

**El Plan Estratégico Director de Roxbury
Construir una comunidad del siglo XXI**

**Segundo borrador
6 de diciembre, 2002**

**El Plan Estratégico Director de Roxbury
Construir una comunidad del siglo XXI**

Índice

PREÁMBULO	3
I. FUNDAMENTOS DEL PLAN	4
Principios y valores	4
Metas y objetivos globales	5
II. EL BARRIO DE ROXBURY	7
Definición de la zona estudiada	7
Barriadas.....	7
Breve historia	7
Perfil socioeconómico	8
Atractivos comunitarios.....	10
III. PLANIFICACIÓN DE METAS Y ESTRATEGIAS	14
Arte y patrimonio cultural	15
Espacios abiertos y esparcimiento	18
Conservación histórica	21
Desarrollo económico y creación de puestos de trabajo	24
Transportes	34
El transporte como método inteligente de crecimiento	34
El transporte y el desarrollo económico	46
Vivienda	49
Mantenimiento y expansión de la vivienda asequible	51
Estrategias para incrementar los índices de viviendas de propiedad individual y colectiva	53
Diseño y planificación de viviendas innovadoras	56
Mantener el nivel de calidad de la vivienda pública.....	57
Recomendaciones de diseño urbanístico para la comunidad	59
El Crosstown Corridor: área focal	71
Principios del Crosstown Corridor	72
Programa de desarrollo de parcelas	72
Recomendaciones generales de diseño urbanístico en Crosstown.....	73
Directrices urbanísticas para enclaves específicos del Crosstown	75
Parcela P-3.....	78
IV. IMPLEMENTACIÓN Y GOBIERNO.....	82
V. AGRADECIMIENTOS.....	85
Apéndice A: Panorama social, demográfico y económico de Roxbury	
Apéndice B: Breve reseña histórica de Roxbury	
Apéndice C: Hacia el desarrollo económico de Roxbury	

PREÁMBULO

El Plan Estratégico Director de Roxbury representa un compromiso para crear un Roxbury sólido y unido. El Plan perfila una agenda de planificación estratégica que sirve de marco orientativo de los cambios y el crecimiento económico durante las dos próximas décadas. Si bien trata principalmente del uso del suelo, no deja de reconocer la relación directa que existe entre las decisiones relativas al uso del suelo y la calidad de vida. Parte de los considerables recursos con los que cuenta Roxbury para proporcionar un entorno físico de alta calidad, que sea atractivo, seguro y cómodo tanto para los residentes como para las empresas y los visitantes. Es un plan que valora y promueve la educación y el fomento del empleo a todos los niveles y que da a los residentes posibilidades de participar en la vida cívica, cultural y económica de la comunidad. En respuesta a la necesidad de un desarrollo sostenible, se insta a las empresas de Roxbury a sensibilizarse desde el punto de vista ecológico, a conservar los recursos, a formar y contratar a los residentes en la comunidad, y a llevar a la práctica el concepto de la justicia medioambiental.

El Plan tiene en cuenta y valora a la población juvenil de Roxbury y pretende crear un entorno idóneo para que los jóvenes crezcan y aprendan, preparándose así para hacer frente a los cambios y retos que, en el sector laboral, nos aguardan en el siglo XXI y participar en la vida cívica de la ciudad.

La publicación de este Plan representa el inicio de un proceso continuado de planificación para Roxbury. Está diseñado para que sea lo bastante flexible como para responder a retos y oportunidades imprevisibles y se enmarca en la expresión de un conjunto de **valores y principios básicos**, establecidos por la comunidad y que sientan las directrices de dicho proceso. El Plan, que estructura y canaliza los trabajos urbanísticos actuales y futuros, contempla unas normas que pueden alcanzarse y unas estrategias específicas de implementación a corto y a largo plazo que facilitarán el desarrollo de unos centros comerciales florecientes en el barrio, proporcionarán diferentes clases de viviendas, fomentarán sistemáticamente la diversidad de la población residente y mantendrán una red de transportes eficaz y eficiente. Es decir, toda una serie de medidas que garantizan a los actuales y futuros residentes la posibilidad de acceder a una calidad de vida digna.

I. FUNDAMENTOS DEL PLAN

Principios y valores

Los principios y valores básicos que se recogen a continuación constituyen el marco del Plan Estratégico Director de Roxbury. Estos principios y valores reflejan la completa relación de Roxbury con el resto de la ciudad y su área metropolitana, así como las posibilidades del barrio como modelo de diversidad racial y étnica para otros barrios de Boston.

El Plan Estratégico Director de Roxbury reconoce el enorme potencial de recursos y ventajas del barrio, tales como:

- Su situación privilegiada en la ciudad y la región.
- La cantidad sustancial de espacios abiertos y suelo infrautilizado.
- La amplitud y volumen de la oferta de viviendas.
- La población juvenil y su potencial de aportaciones.
- Los ancianos con sus conocimientos y experiencia.
- La historia y lecciones que pueden extraerse de las luchas encaminadas a mejorar las condiciones de vida en este barrio.
- La historia de su diversidad racial y étnica.
- Las muchas organizaciones de la comunidad y el interés y el compromiso de los residentes con su barrio.

El Plan Estratégico Director de Roxbury describe las actividades y las relaciones institucionales que brindan más oportunidades a la población juvenil para involucrarse en la vida cívica de la comunidad.

El Plan Estratégico Director de Roxbury identifica los vínculos institucionales y programáticos entre el desarrollo económico, la vivienda y el transporte.

El Plan Estratégico Director de Roxbury puede contribuir a aumentar la estabilidad residencial al desarrollar las relaciones institucionales, programáticas y sociales entre:

- Personas y organizaciones dentro y fuera del barrio.
- Jóvenes y ancianos.
- Roxbury y la ciudad.
- Roxbury y la región.

El Plan Estratégico Director de Roxbury identifica los mecanismos institucionales, programáticos y políticos para generar y mantener la riqueza en el barrio.

El Plan Estratégico Director de Roxbury señala los mecanismos encaminados a dar más oportunidades a los pequeños comercios que existen en la comunidad, para satisfacer mejor las necesidades de Roxbury y para ampliar también sus zonas comerciales más allá de los límites del barrio.

El Plan Estratégico Director de Roxbury contiene sugerencias para utilizar los fondos públicos para afianzar los fondos y recursos privados.

El Plan Estratégico Director de Roxbury aboga por crear más oportunidades de adquisición de viviendas a personas de diferentes niveles de ingresos y por que se mantenga la oferta de vivienda económica existente.

El Plan Estratégico Director de Roxbury defiende el desarrollo de las actividades educativas, culturales y recreativas en el barrio.

El Plan Estratégico Director de Roxbury destaca la importancia de la inversión en infraestructuras públicas, sobre todo en transportes, como instrumento clave para el desarrollo económico y como un símbolo de la estabilidad de la comunidad.

El Plan Estratégico se implementará con la finalidad de mejorar la conciencia cívica y de ampliar la participación pública de residentes, instituciones, organizaciones del barrio, agentes de la comunidad, organizaciones religiosas y comercios en aquellos temas que afectan a la comunidad de Roxbury.

Metas y objetivos globales

En el contexto de los principios y valores del Plan Estratégico Director de Roxbury, éste se plantea las metas siguientes (entre paréntesis figuran las secciones del Plan donde se explican más detalladamente y se mencionan las estrategias para alcanzarlas):

- Mejorar la vida cívica y el ambiente cultural en el que participan los residentes (Arte y patrimonio cultural).
- Promover activamente una economía sostenible y diversificada, centrada en el desarrollo del empleo y la creación de riqueza (Desarrollo económico y creación de puestos de trabajo).
- Facilitar una red segura y cómoda de transportes que incluya el tráfico de peatones, transportes públicos y automóviles (Transportes).
- Brindar una mayor variedad de opciones de vivienda a residentes de diferentes perfiles socioeconómicos y grupos de edad (Vivienda).
- Crear un ámbito público que sea un entorno cómodo, dinámico y seguro, que refleje la idiosincrasia y características sociales y físicas del barrio (Directrices del diseño urbanístico para la comunidad).
- Fomentar la participación cívica y fortalecer y aumentar la responsabilidad de los diversos grupos y entidades ante la comunidad de Roxbury, incluidas las instituciones, los organismos gubernamentales y las empresas (Implementación y gobierno).
- Integrar y conectar Roxbury con la red más amplia de parques, corredores de transporte público y bulevares y centros de negocios y culturales de toda la ciudad (Espacios abiertos y Transportes).
- Despertar la conciencia cívica de Roxbury hacia su patrimonio histórico e

- importante legado arquitectónico; promover la conservación histórica y cultural como herramienta para el renacimiento del barrio (Conservación histórica).
- Crear un entorno saludable y un amplio conjunto de oportunidades culturales, educativas y económicas para los ancianos y los jóvenes de la comunidad (Arte y patrimonio cultural, y Desarrollo económico y creación de puestos de trabajo).

En diversos foros públicos, asambleas y charlas, se han comentado estos objetivos y estrategias, considerándolos prioritarios para toda la comunidad. No se pretende que constituyan una lista exhaustiva de medidas que deban adoptarse durante las dos próximas décadas, sino que se trata de unas prioridades seleccionadas con las que crear un marco de referencia y sirvan como catalizadores para la adopción de las medidas subsiguientes.

II. EL BARRIO DE ROXBURY

Definición de la zona estudiada

Situado en el centro geográfico de Boston, Roxbury abarca aproximadamente tres millas cuadradas y media y 2200 acres de terreno. Gran parte de la zona es residencial (más del 60%), con calles sinuosas, estilos arquitectónicos variados y nueve distritos históricos según el Registro Nacional. Roxbury limita al nordeste con los barrios de South End y South Boston; al noroeste con Fenway/Kenmore, Mission Hill y Jamaica Plain; al sudeste, con Dorchester, y al sudoeste, con Mattapan. Los límites de Roxbury quedan demarcados principalmente por las calles principales siguientes: Massachusetts Avenue, Seaver Street y Columbus Avenue. El límite oriental lo establece el corredor de la línea de ferrocarril de cercanías Midlands. Estos límites se establecieron en el proceso de reclasificación de 1990.

Barriadas

Roxbury está compuesto por varias barriadas, cada una de las cuales tiene sus propias peculiaridades en cuanto a arquitectura, espacios abiertos, topografía y la combinación y densidad de usos del terreno. Los distritos comparten los centros comerciales situados en los cruces principales que demarcan sus límites. El mantenimiento de la idiosincrasia y la integridad de las barriadas es una meta primordial para la comunidad. Por eso, aunque el Plan Estratégico Director señala unas estrategias y recomendaciones generales para la comunidad en su conjunto, también reconoce que las barriadas tienen sus objetivos específicos. Las barriadas deben utilizar el Plan Director como orientación cuando desarrollen unos planes y estudios más concretos.

Breve historia

Fundada por colonos ingleses en 1630, Roxbury comenzó como una comunidad independiente, unida a Boston sólo mediante una estrecha lengua de tierra que a lo largo de Washington Street. Hoy en día, tras unos masivos trabajos de relleno del terreno y su anexión a Boston, Roxbury está en el centro geográfico de la ciudad. Sus edificios característicos y sus espacios abiertos son un legado de sus orígenes agrícolas y de su posterior evolución como uno de los primeros suburbios de Boston. El barrio de Roxbury se caracteriza por estar construido sobre varias colinas rocosas —las colinas ovaes procedentes de un glaciar prehistórico—. La pudinga de Roxbury, un tipo de roca compuesta, se ha utilizado durante siglos en las construcciones del área de Boston. Todavía en la actualidad, las formaciones de pudinga abundan en la comunidad. Durante los primeros años de su asentamiento, los colonos trazaron las calles Washington, Dudley, Centre, Roxbury y Warren. El centro de la localidad estaba situado en la John Eliot Square, donde se erigió el primer templo en 1632, cuyo histórico cementerio se hallaba en las inmediaciones, en la esquina de las calles Eustis y Washington. En los siglos XVII y XVIII, Roxbury se hizo famoso por sus árboles frutales. Se cultivaron variedades renombradas, como la manzana roja de Roxbury, especialmente apreciada para la elaboración de la sidra. Al ir creciendo la población, se edificaron elegantes residencias, que hoy día son de las pocas casas del siglo XVIII que aún se conservan en Boston, como la Shirley Eustis House (1747), de estilo georgiano, y la Dillaway-Thomas House (1750). Por su situación y sus colinas elevadas, Roxbury tuvo gran importancia

estratégica durante la Guerra de la Independencia. En 1775, los colonos construyeron un fuerte en las tierras altas, para proteger el acceso a Boston por vía terrestre. Tras la victoria norteamericana, se erigió, en 1803, la actual Primera Iglesia de Roxbury, en el mismo emplazamiento donde se alzaba, en 1632, el primer templo congregacionista, en la John Eliot Square.

La comunidad de Roxbury tiene una rica tradición histórica en la militancia por la justicia social y la democracia económica, no sólo en beneficio de los residentes, sino de toda la ciudad. Analizando someramente la historia de Roxbury desde la Segunda Guerra Mundial, por ejemplo, se aprecian importantes medidas para garantizar la evolución de Boston como ciudad democrática y bien gestionada, en beneficio de todos sus ciudadanos. El **Apéndice B** presenta una reseña histórica de Roxbury, en la que se destacan los logros de notables militantes cívicos y líderes comunitarios de Roxbury.

Las primeras generaciones surgidas después de la Guerra de la Independencia introdujeron importantes cambios en los modelos de colonización de las nuevas ciudades industriales, como Boston. Los cambios en la economía y los avances en los transportes permitieron a muchas familias mudarse del centro de la ciudad a los suburbios, en busca de una vida más bucólica. Debido a su proximidad al centro urbano, a sus colinas onduladas y a sus tierras de cultivo, Roxbury se convirtió en una opción muy atractiva. En la década de 1820, se implantó un nuevo avance de gran importancia para la comunidad: el primer tranvía tirado por caballos, que recorría Washington Street y permitía a los vecinos de Roxbury desplazarse hasta el centro urbano de Boston.

Perfil socioeconómico

De acuerdo con la información del censo del año 2000, la población de la zona que cubre el Plan Estratégico Director de Roxbury era de 49,795 personas en 2000, es decir, el 8.5% de la población total de la ciudad, de 589,141 personas. Esta cifra supone un descenso del 4.6% desde 1990. A lo largo de la década, la población de toda la ciudad de Boston aumentó un 2.6%. Desde 1990, se produjo un aumento del 124.2% de la población de origen latino e hispano, que en el año 2000 ascendía al 22.7% de la población total de Roxbury. La población negra de origen no hispano ni latino ascendía al 62.3% de la población de la zona del Plan Estratégico Director en el año 2000. La población negra total de la zona constituía el 78.7% de todos los 52,218 habitantes censados en 1990 pero ese porcentaje no es directamente comparable con el 62.3% del año 2000, ya que en la cifra anterior se incluyen tanto a las personas de origen latino e hispano como a los negros no hispanos. En el año 2000, la totalidad de los grupos minoritarios componían el 94.5% de la población de la zona. A escala de la ciudad, en el mismo año, el 50.5% de la población de Boston estaba compuesta por minorías. Los menores de 18 años representaban el 31.7% de la población censada en Roxbury en dicho año, un porcentaje muy superior al 20% promedio de la ciudad. Estos datos estadísticos corresponden a los límites de Roxbury que figuran en el Plan Estratégico Director.

En 1999, había en Roxbury 12,879 (66%) viviendas ocupadas por inquilinos y 4,135 (21%) viviendas ocupadas por sus propietarios. Además, había 2,491 viviendas desocupadas (13%) (públicas y privadas). La mayor parte de las viviendas (7,910) se

construyó en 1939 o antes, si bien 2,452 fueron edificadas entre 1960 y 1969, muchas correspondientes a promociones públicas. El barrio de Roxbury alberga una proporción mayor de familias numerosas (4 o más personas) que la de la ciudad de Boston en su conjunto: el 27% de todas las viviendas en Roxbury está incluido en dicha categoría, frente al 18% en el caso de Boston. Las viviendas ocupadas por una sola persona representan el mayor porcentaje: 26% del total (5,065 de 17,015), mientras que los hogares de dos personas ocupaban el segundo lugar, con el 24% del total. Del número total de hogares con niños (6,895), los hogares de madres sin pareja constituían el grupo más importante: 63%, frente al 41% de Boston con respecto al mismo grupo. El segundo grupo más importante de hogares con niños era el de las familias de parejas casadas: 28%, frente al 52%, que era el porcentaje en Boston para el mismo grupo.

Los datos se basan en la información y en las estadísticas demográficas de la Oficina del Censo de EE.UU., recopilados por Applied Geographic Solutions (1999) y distribuidos por Tetrad, Inc., de Seattle, Washington. No se dispone de datos sobre vivienda, educación, ingresos, etc. del año 2000.

Transportes

Roxbury hace gran uso del transporte público. Casi la mitad (47%) de los hogares de Roxbury no tiene automóvil. En el 36.5% de los hogares hay sólo un vehículo, mientras que el 17.5% de los hogares tiene dos o más vehículos.

Educación

En términos de educación y escolarización, Roxbury tiene un porcentaje más alto de graduados de *high school* (34%) que Boston (30%), y una tasa comparable de personas que han estudiado en algún *college* (pero sin obtener un título). En esta categoría, la población de Roxbury presentaba un 13%, mientras que, en Boston, el porcentaje era del 12%. El 27% de la población de Roxbury tenía educación escolar hasta el grado 12º, pero sin haber obtenido un título, frente al 16% de la población urbana total. Sólo el 11% de la población de Roxbury tenía título universitario de *bachelor*, frente al 20% de residentes en Boston. Además, el 6% de la población de Roxbury tenía algún título escolar o profesional, frente al 13% de la población bostoniana en su totalidad.

Empleo

Por profesiones, en 1999, la población activa estaba empleada principalmente en el sector administrativo, como las oficinas, con el 20%, porcentaje similar al de Boston (19%), y en el sector servicios, con el 20%, frente al 14% de Boston. Por áreas, la categoría principal (como en Boston en su conjunto) corresponde a los servicios de salud, con el 17% de la población activa de Roxbury, frente al 14% de Boston. Otro 9% de la población activa estaba empleada en el comercio minorista y el 10%, en empresas financieras, de seguros e inmobiliarias.

Renta

En 1999, la renta per cápita de Roxbury ascendía a \$14,417 frente a los \$23,768 de la ciudad de Boston. La distribución de ingresos familiares indica también que este barrio alberga a familias con rentas más bajas que las de otros barrios de Boston. Así, por

ejemplo, el 21% de todas las familias de Roxbury tuvo unos ingresos inferiores a \$15,000, frente al 16% de las familias de Boston. De acuerdo con los informes del Departamento de Estadísticas Laborales, en este barrio, el porcentaje de desempleados es sistemáticamente más elevado que en otras zonas de Boston.

Empresas

Roxbury tiene aproximadamente 1,078 empresas, de las cuales la mayoría (491) pertenece al sector servicios. En segundo lugar, está el comercio, minorista y mayorista. Hay 66 empresas constructoras y 57 empresas manufactureras. Las empresas financieras, de seguros e inmobiliarias abarcan el 84% de la actividad empresarial del barrio.

Nota explicativa: Las siguientes estadísticas se refieren a un área que se extiende hacia el sureste y el noroeste, más allá de los límites del Plan Estratégico Director de Roxbury. Los datos presentados fueron compilados por el Departamento de Comercio de EE.UU. y divididos según las zonas de los códigos postales. Los códigos postales empleados aquí para representar el contenido y el contexto económicos de Roxbury son: 02119, 02120, y 02121. Estos datos abarcan únicamente establecimientos y puestos de trabajo privados con “nómina”. En este documento NO se incluyen los negocios familiares, ni a los propietarios y trabajadores por cuenta propia. La precisión de estos datos mejoró en gran medida en 1994; resultados previos a este año deben considerarse menos fiables.

La historia económica de Roxbury refleja las tendencias de transformación que se manifiestan en todo Boston, con el declive de los sectores “manuales” de fabricación y comercio mayorista, simultáneo al crecimiento del empleo en el sector servicios. El panorama laboral de 1996 muestra que el sector de los servicios es el pilar de la economía del barrio, con un 61.7% de la totalidad de las nóminas. Los servicios de salud constituyen el área que más empleo genera, con el 28.5% de los puestos de trabajo. Estos 2,795 puestos de trabajo se reparten entre el Hospital Baptista de Nueva Inglaterra y las clínicas y consultas privadas. (En el contiguo distrito de Fenway/Kenmore, se halla el Área Médica de Longwood, núcleo de los 32,206 puestos de trabajo de los servicios de salud que hay en ese distrito). Otros sectores destacados son los proveedores de servicios sociales o sin ánimo de lucro (1,605 puestos de trabajo, o el 16.4%) y la construcción (954 puestos de trabajo, o el 9.7%). El comercio minorista es una gran fuente de empleo, con 1,356 trabajadores en las nóminas de 161 establecimientos. También los servicios profesionales y empresariales (924 puestos de trabajo, o el 9.4%) constituyen una parte importante de la estructura económica local.

Atractivos de la comunidad

El Plan Estratégico Director de Roxbury es un documento de planificación del aprovechamiento del suelo y, al mismo tiempo, un documento de visión y planificación social y económica. Refleja un plan orientado hacia los atractivos, que se basa en los puntos fuertes de la comunidad. Roxbury es un barrio urbano maravilloso para vivir y trabajar y son muchas las personas que se han unido para desempeñar un papel en la orientación de su futuro. Los atractivos de la comunidad son muchos, como, por ejemplo:

Diversidad

La comunidad de Roxbury se enorgullece de su diversidad económica y étnica. Ostenta una situación especial como foco de la cultura afroamericana de la ciudad y de toda la región. Los residentes en Roxbury se benefician de una sólida red de personas y de organizaciones comprometidas con su causa, lo cual constituye uno de los principales indicadores de estabilidad de cualquier comunidad. Animados por la iniciativa de una red de organizaciones de base tremendamente emprendedora, formada por iglesias, escuelas, organizaciones culturales y otras entidades cívicas y empresariales, los residentes en Roxbury invitan a las autoridades de la ciudad a trabajar con ellos para impulsar el desarrollo del barrio y permitirle hacer frente a los retos del futuro.

Juventud

Las jóvenes y niños comprenden un porcentaje relativamente grande de la población de Roxbury, en comparación con la de Boston. Por ejemplo, hay 8,152 niños menores de 9 años de edad, que representan el 17% de todos los residentes de Roxbury. En Boston, el porcentaje correspondiente es el 11%. Su acceso a un futuro productivo es esencial para la estabilidad social y económica de la comunidad. Los residentes y empresarios del barrio reconocen que la preparación para ocupar puestos en los campos tecnológicos emergentes y para otras opciones de empleo sostenible está directamente relacionada con la calidad del sistema educativo público. El Plan aboga por que las escuelas de la zona y otras instituciones del barrio colaboren para ofrecer más oportunidades culturales y artísticas, y también para el desarrollo físico, mediante los deportes y otras actividades recreativas. Debe fomentarse la interacción con modelos de rol eficaces, como las personas de la tercera edad, que inicien a los niños en la historia y en la cultura del barrio. Los jóvenes que mejor conozcan las luchas y las victorias de la comunidad a lo largo de su historia tendrán mayor interés por participar en las iniciativas de regeneración de la comunidad, como este mismo Plan para Roxbury.

Personas de la tercera edad

Los ciudadanos de la tercera edad no sólo han sido objeto de consideración en el Plan por su número, sino también por sus importantes contribuciones para mejorar la calidad de vida del barrio. Aproximadamente el 9% de todos los residentes de Roxbury (5,139 personas) tienen 65 o más años de edad. Muchos viven en el barrio desde hace muchos años y conocen perfectamente las virtudes y posibilidades de la comunidad. El Plan reconoce que la población de la tercera edad constituye un recurso único con una serie de necesidades especiales. Uno de los objetivos primordiales del Plan es lograr que los ciudadanos de la tercera edad continúen desarrollando sus vidas productivas en la comunidad a la que han dado tanto.

Organizaciones de la comunidad

De acuerdo con un estudio que llevó a cabo el William Monroe Trotter Institute en 1998, hay más de 40 organizaciones activas en la comunidad, más de 54 instituciones religiosas y un gran número de organizaciones del barrio que demuestran la enorme solidaridad y el gran orgullo y espíritu cívicos de los residentes en Roxbury. Colectivamente, estas organizaciones representan un recurso fundamental para la implementación de diversos elementos del Plan.

Arte, Cultura e Instituciones Culturales y Educativas

En Roxbury hay radicadas aproximadamente 20 organizaciones culturales y cívicas. Dotadas con mayores recursos para promoción y establecimiento de relaciones, ciertas instituciones, como el Museo del National Center for Afro-American Artists y otras, entre el amplio espectro de atracciones culturales de Roxbury, pueden darse a conocer a mayor cantidad de personas de toda la ciudad y de su área metropolitana.

Instalaciones educativas y tecnológicas

La comunidad de Roxbury alberga una red de escuelas elementales y secundarias y se están construyendo otras dos nuevas escuelas K-8. Además, la comunidad cuenta con más de 20 centros de tecnología repartidos por el barrio. La situación de Roxbury es especialmente buena en relación con las instalaciones de educación superior. El Roxbury Community College se encuentra dentro de los límites de la zona estudiada, igual que algunos sectores del campus de la Universidad Northeastern. El Instituto de Tecnología Wentworth, el Massachusetts College of Art, el Berklee College of Music, el Conservatorio de Nueva Inglaterra y la Facultad de Medicina de Harvard son algunas de las numerosas instituciones de educación superior situadas en el barrio contiguo de Fenway. Roxbury también cuenta con la infraestructura necesaria para que sus habitantes tengan acceso a las computadoras. Aunque aún no conozcan bien, hay muchas oportunidades para utilizar y aprender a manejar computadoras. El barrio cuenta con bastantes instalaciones y equipos, que, en la mayoría de los casos, son de acceso libre y gratuito para todos los miembros de la comunidad.

Accesos

Se puede acceder cómodamente a Roxbury desde la red de autopistas regionales, a través de Melnea Cass Boulevard y la autopista Southeast (I-93). Hay servicios de trenes de cercanías en la estación Ruggles y con la Fairmount Commuter Rail Line que tiene parada en Dudley Street en las inmediaciones de Upham's Corner. La Orange Line presta servicios de transporte ferroviario rápido en el extremo oeste de la zona estudiada, con paradas en Ruggles Street, Roxbury Crossing (New Dudley Street) y Jackson Square. La nueva Silver Line, a punto de concluirse, prestará servicios de transporte rápido (*Bus Rapid Transit* o BRT) en Washington Street, desde Dudley Square y Downtown Crossing. Con el tiempo, este servicio se ampliará al sector de South Boston Waterfront y, posiblemente, a Mattapan Square.

Entorno físico

Unos espectaculares accidentes topográficos configuran muchas de las barriadas características de Roxbury. El terreno forma amplias laderas, afloramientos escarpados de rocas y vistas espectaculares. En el barrio hay un amplio y variado abanico de parques y espacios abiertos, como el zoológico y el campo de golf del Parque Franklin.

Arquitectura

En las calles de Roxbury se pueden apreciar las mejores muestras arquitectónicas de Boston, desde el siglo XVIII hasta principios del siglo XX. Ningún otro barrio puede presumir de tener más mansiones y viviendas elegantes, predominantemente desde las de estilo neoclásico del siglo XIX hasta los elegantes bloques de apartamentos de principios del siglo XX, pasando por la exuberancia de la arquitectura victoriana. Son las propiedades que proceden del pasado agrícola y suburbano de Roxbury: casas para una o

dos familias, de todas las formas y tamaños, y casas adosadas, así como edificios de apartamentos. El patrimonio arquitectónico industrial de Roxbury incluye magníficos complejos cerveceros. En cuanto a la arquitectura institucional, cuenta con primorosos edificios escolares y hermosas iglesias. Sus edificios comerciales son igualmente sólidos y atractivos.

III. PLANIFICACIÓN DE METAS Y ESTRATEGIAS

Como ya hemos mencionado, el Plan atiende a los atractivos de la comunidad y se fundamenta en sus virtudes. El Plan reconoce que deben proporcionarse las herramientas y los incentivos necesarios para garantizar que los actuales residentes y empresarios permanezcan en el barrio, inviertan en su futuro y recojan los frutos. También reconoce que las estrategias recomendadas se implementarán con el tiempo y a través de diversos mecanismos, y tendrán que adaptarse a los cambiantes factores externos. Por tanto, la estructura de implementación y gobierno para ejecutar el Plan, que se expone en la sección IV, es crítica para lograr buenos resultados.

Los capítulos siguientes exponen con mayor detalle las metas y los objetivos del Plan, y presentan las metas específicas y las estrategias recomendadas que han de considerarse con mayor detenimiento cuando la comunidad comience a implementarlo.

Arte y patrimonio cultural

El Plan propone aprovechar la situación de Roxbury como epicentro de la cultura afroamericana en Nueva Inglaterra, promocionando las instalaciones ya existentes y creando nuevos enclaves. El Plan propone estrategias que destaquen el rico patrimonio cultural de la comunidad. Contando con unas instituciones activas y viables y con unos residentes comprometidos, dispuestos a patrocinar nuevas alternativas para cenar fuera de casa, alternar y asistir a espectáculos dentro del barrio, las posibilidades de revitalización de centros como Dudley Square son prácticamente ilimitadas. En la actualidad, Dudley Square es objeto de diversas iniciativas de revitalización y está preparada para reivindicar su categoría de destino importante, no sólo para la población afroamericana, sino también para toda la región, como centro de comercio y cultura. Dudley Square tiene unas dimensiones cómodas a escala humana, edificios antiguos majestuosos, una excelente accesibilidad y un ambiente callejero muy dinámico. Gracias a los esfuerzos diligentes de muchos residentes y a programas como “Main Streets”, van renaciendo gradualmente otros centros del barrio. El Plan debe asegurar que la mezcla de elementos y usos futuros de estos enclaves concuerden con las necesidades y los deseos de los residentes.

Metas globales

- Definir y celebrar la rica y diversificada historia de las gentes y tierras de Roxbury.
- Difundir una imagen sólida y positiva de Roxbury y consolidar el sentimiento de orgullo y de pertenencia de los residentes.
- Fomentar la revitalización económica de los centros comerciales como Dudley Square, el Washington Street Corridor, Grove Hall y otros.
- Crear oportunidades de formación para el empleo y de educación para los residentes de Roxbury y, en especial, para los jóvenes, en los campos del arte y la cultura.
- Unirse a las muchas otras instituciones de la comunidad que conservan y celebran la historia de Roxbury y contribuyen a la revitalización de su economía y al bienestar de sus gentes.

Estrategias recomendadas

- 1. Iniciar una Campaña por el Patrimonio Cultural** para promover la imagen, el interés y la identidad cultural de Roxbury. La campaña debe reconocer el carácter distintivo de la comunidad y estimular una actividad cómoda y segura de 18 horas, incluyendo la “vida nocturna legal” en un entorno peatonal interesante y de alta calidad. Para implementar eficazmente la campaña por el patrimonio cultural, deberá establecerse una comisión que dirija la campaña y le dé el impulso necesario para dar a conocer el patrimonio cultural de Roxbury. Esta comisión podría ser el instrumento para obtener subvenciones y sería la entidad responsable de investigar la historia del barrio de Roxbury.
- 2. Establecer visitas peatonales regulares al patrimonio de Roxbury.** Roxbury es una

de las zonas más antiguas de Boston, y cuenta con muchos edificios y distritos de gran interés histórico. Además, están las historias de las personas que vivieron allí durante años, así como la historia de sus luchas. Deberían iniciarse unas visitas peatonales y programas regulares para promover los atractivos históricos de Roxbury y aumentar el turismo. Por ejemplo, la organización “My Town” ya dirige con éxito visitas similares en el barrio de South End. Los edificios emblemáticos, como la Primera Iglesia de Roxbury en la John Eliot Square, el Museo del National Center for Afro-American Artists y el Roxbury Community College, deberían darse a conocer como lugares importantes de la comunidad a través de la señalización, gráficos informativos y mejoras del paisaje urbano.

- 3. Enlazar los bienes culturales del ámbito público de Roxbury mediante rutas temáticas por el barrio que conecten los diversos enclaves culturales y artísticos de la comunidad y generen otros nuevos.** Enlazados por unas buenas conexiones de transporte, los espacios abiertos de Roxbury se convierten en un recurso para toda la ciudad y aumentan el atractivo de la comunidad como lugar donde vivir, estudiar y trabajar. El diseño de alta calidad de los espacios públicos, la insistencia en la conservación de los bienes históricos y la promoción del arte público son componentes obligados de cualquier plan convincente relativo al patrimonio cultural.

Análogamente a la Roxbury Highlands Heritage Trail, propuesta a finales de la década de 1970, y la Roxbury Historical Trail, propuesta por la Junta de Comercio de Grove Hall al Fondo Browne, las rutas que atraviesen el barrio podrían unir los espacios abiertos y los bienes históricos, culturales y ambientales de Roxbury, beneficiando, al mismo tiempo, a sus áreas residenciales y comerciales. Esta iniciativa podría estructurarse como una asociación mixta, pública y privada, similar en cuanto a su desarrollo y gestión a la Freedom Trail. Ofrecería una serie de destinos a los visitantes locales y regionales, lo que podría contribuir positivamente al plan de desarrollo económico del barrio. Contando con unas buenas conexiones con los transportes públicos, estas rutas enlazarían instituciones importantes, como el Museo del National Center for Afro-American Artists, que ya atrae a diez mil visitantes al año, con otros atractivos del barrio, como sus parques, restaurantes e instalaciones culturales.

- 4. Establecer un centro en el que guardar y exponer artefactos y archivos históricos de la comunidad, similar a la Shomberg Library de Harlem.** Son muchas las personas que atesoran valiosa información y conocen tradiciones orales, que enriquecen la diversidad histórica de la comunidad. Un centro similar al Shomberg serviría para consolidar los vínculos históricos y culturales del barrio y de sus habitantes a través de las generaciones. Hay que escoger un edificio histórico significativo para alojar la exposición.
- 5. Proporcionar incentivos a empresas e instituciones para que inviertan en arte, eventos y asuntos culturales, incluyendo el patrocinio de instalaciones y representaciones artísticas públicas (y privadas) y la financiación de organizaciones artísticas de la comunidad u otros vínculos directos con ellas.**

- 6. Crear un mecanismo para que los pequeños donantes participen en la adquisición de obras de arte para los espacios públicos.**
- 7. Organizar un procedimiento para fomentar el uso de las calles y los espacios públicos abiertos para celebraciones y exhibiciones étnicas y culturales.**
- 8. Estudiar las opciones para crear un museo del jazz en Roxbury que sería un homenaje a esta forma de arte sin igual e incrementaría el turismo cultural. Si este tipo de museo no fuera viable como entidad autónoma, podría formar parte de una entidad ya existente o por crear.**
- 9. Desarrollar estrategias para atraer a la comunidad restaurantes de alta calidad, “de sentarse”, que reflejen la diversidad étnica.**
- 10. Apoyar la inclusión de espacios para el arte para uso de la comunidad y para los jóvenes, cuando sea conveniente, en proyectos urbanísticos de suficiente entidad.**
- 11. Consolidar los distritos culturales ya existentes, como Dudley Square, y establecer nuevos distritos donde convenga.**

Espacios abiertos y esparcimiento

Metas globales

Los espacios abiertos constituyen un valioso espacio recreativo para personas de todas las edades y un indicador importante de la calidad de vida de una comunidad. Unos espacios abiertos bien cuidados y variados mejoran la imagen del barrio y aumentan su viabilidad como comunidad residencial deseable y como entorno agradable para el desarrollo económico.

El Plan recomienda fortalecer los enlaces entre los parques de Roxbury y los del resto de la ciudad. Por ejemplo, el del Southwest Corridor Park y la propuesta South Bay Harbor Trail encierran muchas posibilidades para mejorar el acceso de la comunidad de Roxbury a los espacios abiertos locales y regionales, incluyendo el sector de los muelles. El actual programa Park Partners debería difundirse más, con el fin de animar a los patrocinadores de la comunidad a que contribuyan al desarrollo y mantenimiento de las instalaciones de los parques.

Estrategias recomendadas

- 1. Reactivar el Roxbury Heritage State Park.** El Departamento de Gestión Medioambiental de Massachusetts, en cooperación con los miembros del Comité Asesor del Roxbury Heritage State Park, propuso el Roxbury Heritage State Park en 1987. Se propuso el parque de manera que formara parte del sistema del Massachusetts Heritage State Park, que es un modelo nacional de óptimo diseño urbano, conservación histórica y revitalización económica.
- 2. Relacionar el Plan Estratégico Director de Roxbury con el Plan de Espacios Abiertos de la ciudad, del Departamento de Parques y Esparcimiento, para conservar y mejorar los espacios abiertos de Roxbury como un recurso importante del barrio.** El programa de mejora fundamental de la ciudad ha llevado a una gran inversión en las instalaciones de los espacios abiertos públicos de Roxbury. Su impacto ha sido muy importante, de manera que los campos de juego, las pistas y zonas infantiles vuelven a estar en buenas condiciones de uso. La continuidad del programa logrará la rehabilitación de otros parques que requieren inyecciones de capital debido al desgaste cíclico.

Departamento de Parques y Esparcimiento de la Ciudad de Boston

Proyectos fundamentales/Estado a septiembre 2002

Nombre del proyecto	Tipo general de proyecto	Estado	Presupuesto
Clifford	Renovar campos y zona de juegos	Concluido	723,000
Highland	Reparar muros	Concluido	225,000
Little Scobie	Renovar zona de juegos y	Concluido	324,000

	campo de béisbol		
Malcolm X	Renovar zona de juegos y senderos	Concluido	324,000
Marcella	Renovar zona de juegos, pista de tenis y campo de béisbol	Concluido	388,000
Jeep Jones	Crear nueva zona de juegos pasivos	Concluido	125,500
Orchard Park	Renovar parque y zona de juegos	Concluido	598,000
Beauford	Renovar zona de juegos	Construcción	219,000
Children's Park	Renovar parque y zona de juegos	Diseño	225,000
Crawford	Renovar zona de juegos	Diseño	221,340
Intergenerational Park	Desarrollar nuevo parque plurifuncional	Diseño	810,000
Lambert Avenue	Renovar zona de juegos	Construcción	281,500
Ramsay	Renovar zona de juegos	Diseño	390,600
Dennis Street Park	Desarrollar nuevo parque plurifuncional	Pre-Diseño	270,000
Quincy Street Play Area	Renovar parque y zona de juegos	Diseño	165,000
Trotter Playground	Renovar parque y zona de juegos	Pre-Diseño	515,000
Total			\$5,804,940

Los planes para otros proyectos de parques no sufragados por el Departamento de Parques deben adoptar la misma calidad de diseño urbanístico, como sucede con los planes de la ARB para el Judge Edward Gourdin Park en Dudley Square.

3. **Continuar con el enfoque de diseño de alta calidad que relaciona el programa fundamental de reconstrucción del Departamento de Parques y Esparcimiento con su programa de mantenimiento.** Dada la riqueza y abundancia de espacios abiertos existentes en Roxbury, es importante conservar estos recursos con unas normas de diseño y de mantenimiento de alta calidad. Un buen diseño inicial facilita un mejor acceso y una mayor visibilidad y fomenta el uso apropiado y el respeto a los bienes públicos. Asimismo, se asegura la durabilidad de las mejoras importantes, un mantenimiento más eficiente y la satisfacción de los usuarios. El diseño de los parques debe seguir siendo bello y adecuado a sus características históricas. Deben mantenerse en el nivel apropiado a su categoría de lugares indispensables de esparcimiento público, que benefician a la comunidad en torno y a la ciudad en su conjunto. Los bulevares, los patios escolares, los caminos para peatones y bicicletas deben considerarse elementos del sistema general.

4. **Continuar fomentando la participación de la comunidad en el proceso de diseño del Departamento de Parques y Esparcimiento.** Este proceso constante e interactivo continuará asegurando que las instalaciones actuales y las nuevas satisfagan los deseos e inquietudes de la comunidad y sus necesidades de espacios abiertos recreativos dentro de Roxbury. Las informaciones facilitadas por la comunidad han señalado la necesidad de campos de fútbol, zonas de juego y piscinas infantiles (especialmente al servicio de las guarderías) y, en general, la necesidad de

ofrecer más oportunidades de esparcimiento cerca de los hogares. Contando con la importante cantidad de solares que hay en Roxbury, deben estudiarse las oportunidades para desarrollar esos nuevos espacios abiertos en el contexto del plan urbano del Departamento de Parques y Esparcimiento.

- 5. Realizar un análisis de los solares de cada barrio que establezca un marco de referencia para equilibrar las necesidades de espacios abiertos y la creciente demanda de parcelas urbanizables.** Debe iniciarse un análisis de la distribución actual de solares, a partir del cual efectuar recomendaciones sobre la inclusión de algunas de estas parcelas infrautilizadas en el sistema de espacios abiertos, considerando, por ejemplo, su uso provisional o permanente como jardines para la comunidad. Sin embargo, en ciertos casos, es posible que resulte difícil construir estas instalaciones, debido a la presencia de cuevas escarpadas y la proximidad a la superficie de roca firme. También es posible que la utilidad de los solares sea más abstracta que real, sobre todo cuando hay gran necesidad de viviendas que podrían edificarse en estos lugares.

Es preciso adoptar un enfoque equilibrado de planificación, que sopesa las necesidades actuales y futuras de espacios abiertos y de viviendas, incorpore las manifestaciones de la comunidad en este sentido y las traduzca en un adecuado aprovechamiento del suelo. Un ejemplo de enfoque de planificación urbana equilibrada ha sido la Dudley Street Neighborhood Initiative, que, de acuerdo con el Departamento de Desarrollo de Barrios y con el Departamento de Parques, ha construido un número importante de viviendas. La incorporación del sentir de la comunidad a esta planificación debe estar coordinada con organismos y departamentos clave, como el Departamento de Desarrollo de Barrios, la Autoridad de Reurbanización de Boston y el Departamento de Parques y Esparcimiento.

- 6. Mejorar las conexiones con la red de espacios abiertos de Roxbury mediante la planificación reflexiva y la integración de los proyectos de infraestructura de transportes con los proyectos de espacios abiertos.** Tanto la comunidad de Roxbury como la ciudad podrían beneficiarse de unas conexiones más directas hacia y desde el centro de Boston y el Franklin Park. El parque y todos sus servicios, como el campo de golf y el zoológico, constituyen un bien regional al que actualmente resulta difícil acceder mediante el transporte público o el automóvil en las horas punta. He aquí las mejoras recomendadas:

- La implementación de un servicio de transporte público por Columbia Road mejoraría en gran medida la accesibilidad entre elementos del Emerald Necklace, sobre todo si se combina con la reconstrucción de la calle, con árboles y el alumbrado histórico, para rehabilitar como bulevar esta importante arteria.
- La reurbanización de Peabody Circle animaría a disfrutar con tranquilidad del parque y a realizar actividades comunitarias en este importante punto de entrada. Aumentaría la visibilidad del parque y afirmarían su relación vital con la comunidad de Roxbury.
- Unas conexiones mejoradas para ciclistas y peatones, como la propuesta South

Bay Harbor Trail, conectarían la comunidad de Roxbury con el centro urbano y con Boston Harbor, a través del Southwest Corridor, el Melnea Cass Boulevard y el Fort Point Channel. Dentro de ese mismo proyecto, se reconstruiría y embellecería el camino, estrecho y deteriorado en la actualidad, que sigue el Melnea Cass. El proyecto Connecting the Corridors mejorará además el acceso al Emerald Necklace/Back Bay Fens. Se trata de un proyecto sufragado por el gobierno federal, que enlaza el Emerald Necklace con el Southwest Corridor, por Forsyth Street en la Ruggles Station. La coordinación entre éstos y otros proyectos similares creará nuevas oportunidades recreativas, integrará los parques y lugares históricos existentes y hará de Roxbury un destino atrayente para ciclistas y peatones.

- 7. Continuar celebrando festivales y otros acontecimientos culturales en los parques de Roxbury. Los festivales que se celebran actualmente son: (La lista será compilada por los residentes)**
- 8. Trabajar con el Departamento de Parques para planificar las actividades infantiles en los parques públicos, especialmente en los meses de verano.**

Conservación histórica

Perspectiva general

A lo largo del siglo XIX, se construyeron muchas mansiones impresionantes, sobre todo de estilo neoclásico (desde la década de 1820 a la de 1850), en fincas rústicas parceladas. Aún hoy se yerguen algunas de estas casas en los barrios de Highland Park y de Mount Pleasant. Ciertos industriales acomodados erigieron sólidas mansiones en las cimas de las colinas de las Roxbury Highlands, de diversos estilos en todos los estilos de imitación tardía de la época victoriana (segunda mitad del siglo XIX). Uno de los ejemplos más grandiosos de las primeras mansiones suburbanas es Abbotsford, actualmente sede del Museo del National Center for Afro-American Artists, en el número 300 de Walnut Avenue, construida con pudinga de Roxbury en estilo neogótico victoriano.

Posteriormente, también en el siglo XIX, se parcelaron más fincas antiguas de las tierras altas y se transformaron en viviendas. Los tranvías eléctricos, que comenzaron a circular en 1887, permitieron la llegada de más familias a Roxbury, creando un mercado de casas adosadas más modestas y de casas de tres pisos. La elegante Harriswood Crescent, diseñada por el arquitecto bostoniano J. Williams Beal, es un ejemplo excelente de la posterior urbanización suburbana, construida en el estilo de la Reina Ana. Desde sus orígenes, el comercio de Roxbury se centró en Dudley Square, sobre todo en los cruces de las calles Washington, Warren y Dudley. A principios del siglo XX, la zona era una mezcla bulliciosa de almacenes, hoteles, salas de cine mudo, bancos y hasta una bolera. Destacados arquitectos de Boston diseñaron muchos de estos edificios en una combinación abigarrada de estilos antiguos. Dudley Station, eslabón esencial del sistema de transportes públicos urbanos, se inauguró en 1901, a la vez que el Southern Elevated Railway, el ferrocarril que iba desde Roxbury hasta Sullivan Square, en Charlestown. En 1989, la Autoridad de Transportes de la Bahía de Massachusetts adaptó parte de su elegante armazón, revestida de cobre, para reutilizarla como terminal de autobuses, tras desviar la Orange Line elevada al Southwest Corridor.

ADD MALCOLM X – ELLA LITTLE – COLLINS HOUSE, 72 DALE STREET.

El *Ferdinand's Blue Store Building*, la antigua tienda principal del que fuera famoso comerciante de muebles en toda Nueva Inglaterra, aún domina la intersección de las calles Washington y Warren. Diseñado por el arquitecto local John Lyman Faxon, combinando los estilos barroco y renacentista, el edificio de piedra caliza se terminó en 1895, en el mismo lugar en el que antes se hallaba una pequeña tienda de madera. El bajo Roxbury, que limitaba con el South End desde la época colonial, era una zona industrial, salpicada de molinos y curtidorías. A medida que se rellenaban las marismas de la zona, su lugar era ocupado por cada vez más fábricas y talleres, construyéndose viviendas para los obreros, generalmente alojamientos y casas adosadas de madera. En la Frederick Douglas Square, aún sigue en pie un distrito de diminutas casitas adosadas de ladrillo, representativas de las últimas décadas del siglo XIX.

Metas globales

Según el Registro Nacional, en Roxbury hay nueve distritos históricos, así como dos

distritos y cuatro propiedades privadas, declaradas lugares de interés de Boston, y sobre todo, una de las mejores colecciones de edificios de Boston, con un mérito arquitectónico considerable. El Plan presenta las estrategias siguientes, que reconocen la importancia de la conservación histórica como herramienta de revitalización y como motivo de orgullo y de identidad del barrio. Los edificios y monumentos históricos de Roxbury deben conservarse para uso y beneficio de toda la comunidad.

Estrategias recomendadas

- 1. Consolidar la integridad de los edificios y lugares de interés histórico de Roxbury. Elaborar unas directrices y normas de diseño urbanístico e implementar la financiación y los mecanismos reguladores que aseguren que la rehabilitación de los actuales edificios y los diseños de los nuevos se integren en el tejido urbano del barrio en cuanto a volúmenes, materiales, densidad, emplazamiento y zonas ajardinadas.**
- 2. Fortalecer la identidad de los distritos históricos señalados con mejoras públicas bien coordinadas del diseño del paisaje urbano, los ajardinamientos, el alumbrado y la señalización.**
- 3. Establecer un comité que trabaje con la Boston Landmarks Commission para prohibir la destrucción de edificios de interés histórico.** Los residentes han recalcado la importancia de trabajar con las instituciones religiosas para impedir la destrucción de edificios de interés histórico y religioso.
- 4. Trabajar con el Departamento de Monumentos de la Ciudad de Boston para elaborar y difundir programas de información pública y materiales sobre la conservación histórica de Roxbury.**
- 5. Establecer visitas peatonales a lugares de interés histórico, con horarios regulares, para los escolares, residentes y turistas.** Estas visitas pueden enlazarse con las visitas culturales recomendadas.
- 6. Trabajar con los organismos idóneos de la Ciudad para proporcionar información sobre la disponibilidad de ayuda técnica y de incentivos económicos a los actuales propietarios de viviendas, empresas y organizaciones sin ánimo de lucro que emprendan proyectos de rehabilitación en la comunidad, dado que se menciona con frecuencia el coste de la conservación histórica como problema.**
- 7. La Roxbury Historical Society deber trabajar con la Massachusetts Historical Commission y la Boston Landmarks Commission para reforzar y mantener los actuales distritos y bienes patrimoniales históricos y para identificar otros.**

ADD “RESTORE NOT REHAB” INTO THE DOCUMENT AS A GRAPHIC

Desarrollo económico y creación de puestos de trabajo

Perspectiva general

Las estrategias propuestas para el desarrollo económico de Roxbury se basan en varias directrices y en el marco de trabajo descritos con más detalle en el **Apéndice C**. Este marco procede a su vez de las lecciones aprendidas con respecto al desarrollo económico local y a la revitalización del barrio, que abarcan la mejor práctica urbanística de las ciudades de Estados Unidos. También están basados en la pericia y la experiencia de un conjunto de dirigentes gubernamentales, empresariales y comunitarios que han diseñado y gestionado unas exitosas estrategias de desarrollo económico para Roxbury.

En términos generales, han de considerarse los factores siguientes, que son idóneos para el tipo de desarrollo económico que los residentes desean promover en Roxbury:

1. Los residentes del barrio deben poder acceder a una amplia gama de recursos, como por ejemplo becas, formación laboral, formación para la pequeña empresa y acceso al capital, para impulsar las oportunidades de creación de riqueza.
2. Los residentes y propietarios de empresas de Roxbury son los mejores abogados de la comunidad, y deben participar en el desarrollo empresarial, el aprovechamiento del suelo y las estrategias de relación con el empleo, que permitan reciclar el dinero dentro de la comunidad, a través de mecanismos como los negocios locales, las relaciones con la banca, la adquisición de propiedades y la contratación local.
3. Para que el desarrollo y la prosperidad de Roxbury reviertan en sus habitantes, hay que informar a la comunidad acerca de las fuerzas del mercado que influyen en las decisiones de urbanización, emplazamiento y desarrollo empresarial, para que los residentes y propietarios de negocios puedan apoyar estratégicamente las actividades económicas ventajosas.
4. Debe haber un alto grado de compatibilidad entre las empresas actuales y futuras. Las nuevas empresas deben respetar el carácter histórico de Roxbury y la propiedad local, utilizar empresas domésticas y estar dispuestas a contratar a trabajadores locales.
5. Para lograr el máximo beneficio, deben planificarse y coordinarse las mejoras de la infraestructura y la actividad empresarial.
6. La prosperidad económica de Roxbury está ligada a las tendencias futuras de la economía y a los potenciales nuevos motores del desarrollo económico en la región. Por lo tanto, deben establecerse unas buenas relaciones entre la población activa y las industrias principales del municipio y la región.
7. Muchas organizaciones cuentan con recursos que están a disposición de la comunidad para procurar su desarrollo económico. Deben establecerse unas metas comunes a través de asociaciones y coaliciones que coordinen y asignen dichos recursos estratégicamente. Aquí se incluyen muchos *colleges*, universidades y hospitales de Roxbury y sus inmediaciones, que son recursos importantes para establecer unas relaciones mutuamente beneficiosas con las empresas locales y con las corporaciones de desarrollo de la comunidad. Los mayores beneficios para todos se obtendrán si estas instituciones participan dentro del contexto del Plan y

de acuerdo con sus directrices.

Las actividades y proyectos siguientes reflejan el marco de referencia y las directrices para el desarrollo económico especificadas en el **Apéndice C**:

- **Industrias emergentes.** Incentivar a las industrias emergentes que en el futuro se establezcan en Roxbury para que empleen el capital humano de sus residentes y forjen relaciones con las empresas existentes de la comunidad, aprovechando las ventajas estratégicas situacionales e institucionales.
- **Apoyar los centros comerciales locales.** Coordinarse con las organizaciones de desarrollo comunitario y con los residentes en la zona con respecto al establecimiento de nuevas empresas y al crecimiento y expansión de las ya existentes.
- **Desarrollo sostenible.** La comunidad de Roxbury considera primordial que se aplique el concepto de desarrollo sostenible y se creen oportunidades económicas capaces de hacer frente a los ciclos económicos futuros. Para Roxbury, el desarrollo económico significa dar más oportunidades de prosperidad a los residentes y empresarios. Las estrategias recomendadas se centran en crear dichas oportunidades de generar riqueza en el barrio a través de un mejor acceso a puestos de trabajo con potencial de crecimiento, ayuda a la creación de empresas para quienes tengan ambiciones empresariales y la implementación de políticas que faciliten el aprovechamiento de solares y edificios vacíos para crear, donde proceda, nuevas empresas. El Plan recomienda comercializar los recursos de Roxbury para promocionarlo como un buen barrio en el que vivir y trabajar y para atraer inversiones.
- **Formación ocupacional y educación.** Las claves para lograr el éxito económico y la estabilidad en la comunidad se encuentran en una mejor educación secundaria, una buena formación laboral en ámbitos avanzados y una educación continuada y permanente para quienes ya están en el mercado laboral. Asimismo, es importante establecer relaciones con las comunidades adyacentes para responder coordinadamente a las necesidades de servicios compartidos y ampliar las oportunidades de creación de puestos de trabajo. Por ejemplo, los centros comerciales que abastecen directamente a diversas zonas, como Egleston Square y Upham's Corner, desempeñan un papel importante en la dinámica económica global de todos los barrios colindantes y generan puestos de trabajo y oportunidades empresariales. La comunidad también ha hecho hincapié en la planificación de medios e instalaciones públicas como un eslabón importante del desarrollo económico. Las instalaciones públicas deben hallarse en lugares capaces de generar desarrollo económico y formación ocupacional. Uno de los temas constantes en el desarrollo del Plan Estratégico ha sido la importancia de dotar de instalaciones recreativas a los menores de 13 años, así como medios de educación académica para los adolescentes. Los programas académicos y de formación laboral destinados a los jóvenes deberían aprovechar las instituciones que imparten programas académicos.

- **Relaciones con las oportunidades de empleo y económicas.** La salud económica de la comunidad de Roxbury y la de toda la región están indisolublemente unidas. Si bien el Crosstown Corridor presenta varios enclaves urbanizables capaces de atraer a usuarios que generen empleo, el desarrollo urbanístico del Crosstown Corridor no basta para satisfacer todas las necesidades de la comunidad. Los planes para el futuro del barrio también deben relacionarse con las oportunidades de empleo del área metropolitana y de la región. En este sentido, los transportes son cruciales y el Plan recomienda unas estrategias que refuercen los vínculos entre la vivienda, el transporte y el empleo. El desarrollo de conceptos como la Urbanización Orientada a los Transportes Públicos promueve la construcción de edificios de usos mixtos con elevada densidad de viviendas en las inmediaciones de las paradas, tanto actuales como futuras, de los transportes públicos, lo que, a su vez, hace más necesario y justifica un mayor gasto de inversión en los servicios de transporte rápido en el barrio. Esas conexiones de transporte público mejorarán el acceso a los puestos de trabajo del área metropolitana, reduciendo el uso del automóvil particular. La Urbanización Orientada a los Transportes Públicos presenta la ventaja colateral de reducir el tráfico y la necesidad de estacionamientos. Para lograrlo, es preciso que los grandes proyectos de inversión de capital se implementen en coordinación con los demás proyectos de desarrollo económico. Estas inversiones incluyen una ampliación del servicio de ferrocarril ligero por la Silver Line, que circulará desde el centro y el aeropuerto hasta Dudley Square, Franklin Park y el zoológico, el Boston State Hospital y Mattapan, y más paradas de correspondencia con los trenes de cercanías (la propuesta “Indigo Line”). Al implementarse el Urban Ring, Roxbury quedará directamente enlazado con los núcleos de empleo de Cambridge, Somerville, Chelsea y el aeropuerto.
- **Desarrollo en gran escala.** En Roxbury se han completado varios proyectos de desarrollo en gran escala. Las urbanizaciones como Orchard Gardens y la reurbanización del antiguo enclave Academy Homes II, importantes instalaciones públicas como la Comisaría de Policía de Boston, el nuevo centro comercial Mecca Mall de Grove Hall, el renacer del pequeño comercio y de la vivienda en Blue Hill Avenue, la reconstrucción de aceras y calzadas de Washington Street y la nueva conexión de la Silver Line en dirección a Downtown Crossing están transformando la zona y restableciendo el vínculo entre Roxbury y el casco de Boston. Se ha iniciado la construcción del proyecto Crosstown Center y se prevé que el Departamento de Salud Pública de Massachusetts traslade su sede central al Ferdinand Block de Dudley Square, lo que contribuirá a la reurbanización del antiguo emplazamiento de Modern Electroplating.

Una vez publicado el Plan Estratégico Director de Roxbury, se efectuarán se podrán presentar los Pliegos de Propuestas (*Requests for Proposals* o RFP) relativos a una serie de las principales parcelas urbanizables, de titularidad municipal y estatal, empezando por el Crosstown Corridor y Dudley Square. Estas propuestas serán evaluadas conforme a los criterios desarrollados en el Plan. En el **Apéndice C** figura una lista de cuestiones preliminares que sirven como criterios para evaluar las propuestas desde la perspectiva del desarrollo económico. En la Sección IV del Plan

se describe el procedimiento de enajenación de dichas parcelas.

- **Nuevas viviendas.** La creación de nuevas viviendas tiene una función de desarrollo económico. Tanto para los empresarios como para los residentes en el barrio, es importante contar con viviendas asequibles, accesibles y de buena calidad. La disponibilidad de buenas viviendas al alcance de los futuros empleados es un elemento importante que considerar a la hora de decidir la ubicación de las empresas. Éstos son ámbitos clave para el desarrollo de Roxbury, que crearán las condiciones para despertar mayor interés por las actividades económicas de la zona. Dada su situación en el centro geográfico de Boston, Roxbury puede convertirse en un centro económico regional. Roxbury tiene ventajas competitivas por su excelente acceso al aeropuerto Logan, la red regional de autopistas y la proximidad a instituciones médicas, educativas y culturales de prestigio en todo el mundo.

Estrategias recomendadas

La sección siguiente presenta diversas recomendaciones y estrategias generales encaminadas al fortalecimiento de Roxbury mediante el desarrollo económico y coherentes con los principios y valores del Plan.

- 1. Identificar los diversos motores económicos que impulsarán la economía de Roxbury. Establecer conexiones con las economías regional, nacional e internacional mediante el desarrollo de infraestructuras tecnológicas, de transportes y de servicios.** Crear incentivos que estimulen la competencia en este mercado a través de inversiones públicas municipales y estatales, dirigidas a objetivos concretos, aplicando modelos de banca sensibles a la comunidad y otros modelos financieros, como los Capital Market Urban Funds, financiación directa del municipio y del estado a asociaciones de negocio entre empresas y a asociaciones de negocio entre empresas e instituciones.

La financiación bancaria sigue siendo el método más utilizado para financiar el crecimiento de la comunidad. Si bien la principal motivación de los bancos para participar en la financiación de empresas, los proyectos de urbanización y las hipotecas sigue siendo el rendimiento de la inversión, también los impulsan factores como los requisitos de la Ley de Reinversión en la Comunidad (*Community Reinvestment Act* o CRA) y sus percepciones acerca de las empresas locales y de la comunidad.

- 2. Crear la cámara de compensación del Centro de Negocios de Roxbury, para mostrar a los posibles financiadores las ventajas del mercado de Roxbury y las diversas garantías y fondos municipales que pueden aprovechar.** Por ejemplo, los Capital Market Urban Funds son fuentes de financiación radicados en Wall Street que, para considerar atractiva una inversión, tiene que reportarles un determinado rendimiento. Es difícil que la mayoría de las inversiones en mercados emergentes pueda ofrecer un rendimiento de la magnitud que pretenden estos fondos. Si el municipio y el estado están dispuestos a ofrecer garantías o subvenciones para reducir los costes, habría muchos más proyectos que resultarían atractivos para estas entidades

financieras.

3. Centrar el desarrollo económico en áreas estratégicas de Roxbury, como, por ejemplo, los centros del barrio y los principales bulevares. Entre estas áreas se encuentran las siguientes:

- **Newmarket Business District.** A corto plazo, hay que ofrecer un conjunto progresivo de mejoras, mientras se consideran unas futuras opciones de desarrollo a largo plazo, encaminadas al aprovechamiento del área para lograr el máximo desarrollo económico. Deben implementarse nuevas normas arquitectónicas y un mejor tratamiento viario, incluyendo la señalización y el alumbrado, sobre todo en Massachusetts Avenue, para transmitir la imagen de un entorno industrial y empresarial moderno y bien mantenido. Es preciso definir mejor el límite entre las actividades de Newmarket y de los barrios residenciales contiguos, para mantener el equilibrio entre unas operaciones eficientes y los barrios colindantes de viviendas. Actualmente, se está estudiando Newmarket en su conjunto, para optimizar la circulación del tráfico y la parcelación del suelo, con la finalidad de modernizar el distrito y maximizar su potencial de desarrollo económico.
- **El Crosstown Corridor.** El conjunto Melnea Cass Boulevard/Crosstown Corridor alberga el mayor número de edificios y parcelas con posibilidades para el desarrollo económico del área estudiada. Es, además, una zona de atención especial que el Plan examina con gran detalle.
- **Jackson Square** es una importante vía de acceso y de conexión entre las comunidades de Roxbury y Jamaica Plain. Centrada en torno a la estación subterránea de la Orange Line, Jackson Square encierra un potencial enorme para un nuevo desarrollo urbanístico de usos mixtos en los solares y en los edificios infrutilizados de la zona. El Grupo Coordinador de Jackson colabora en la actualidad con la ARB para elaborar una estrategia de implementación para la construcción de instalaciones públicas, viviendas asequibles y pequeñas empresas de propietarios locales, en un radio de un cuarto de milla desde la estación T. Este proyecto se detalla en el informe titulado "Putting the Pieces Together: A report on the Jackson Square Planning Initiative", publicado en septiembre 2001.
- **Grove Hall y el corredor de Blue Hill Avenue** están experimentando un renacimiento con nuevas urbanizaciones residenciales y comerciales. Estas inversiones tuvieron el respaldo de las acciones del Grupo de Trabajo de la Blue Hill Avenue Initiative, el programa Restore del DDB y la financiación del programa de construcción de viviendas y comercios. Centrado en torno al nuevo centro comercial "Grove Hall's Mecca", Grove Hall ha vuelto a convertirse en un núcleo bullicioso y dinámico. El programa Main Streets de Grove Hall y la ARB concluyeron recientemente una iniciativa de la comunidad llamada "Housing on Main Streets in Grove Hall", para destacar

los usos potenciales para edificación de viviendas a los que se destinen los solares de propiedad privada de la Blue Hill Avenue.

- **Upham's Corner** es, desde hace mucho tiempo, un próspero núcleo comercial, tanto para los residentes en Roxbury como para quienes viven en Dorchester, aunque le haya perjudicado la falta de unos servicios de transporte público fiables y de buena calidad. Es probable que el estudio de la Autoridad de Transportes de la Bahía de Massachusetts sobre la Fairmount Commuter Rail Line, que en la actualidad tiene parada en la estación Upham's Corner de Dudley Street, respalde la idea de aumentar la frecuencia del servicio de trenes de dicha línea, lo que redundaría en un mejor servicio a los residentes, compradores y trabajadores de la zona. Además, el concepto actual de un servicio circular de transporte por el Urban Ring contempla la circulación rápida de autobuses (BRT) por el corredor de Dudley Street, entre las estaciones de Dudley Square y JFK/UMass. En un estudio reciente de planificación centrado en la comunidad, llamado "Fostering Transit Oriented Development at Upham's Corner", los miembros de la comunidad manifestaron una gran inquietud ante cualquier desarrollo urbanístico de la zona que no contemplara la mejora del transporte público.

4. **Ofrecer incentivos y otorgar alta prioridad a la tarea de desarrollar y atraer empresas que generen empleo para los residentes en la comunidad y proporcionen educación y formación técnica y ocupacional para diversas destrezas y categorías de trabajo.** La formación ocupacional es esencial para que los residentes puedan acceder a puestos de trabajo bien pagados. Organizaciones con arraigo en la comunidad, como la Urban League, Morgan Memorial Goodwill Industries, Dimock, L'Alianza Hispania y otras, imparten diversos programas de formación y perfeccionamiento de destrezas. Para fortalecer aún más este objetivo, podemos establecer nuevas alianzas con instituciones, corporaciones, promotores y el municipio.
5. **Conservar a los actuales empresarios de la comunidad, aumentar las destrezas laborales de los residentes y mejorar el acceso a las oportunidades regionales de empleo.** La zona del proyecto contiene o linda con varios centros de empleo y de formación ocupacional, como el distrito industrial de Newmarket, el Centro Médico de la Universidad de Boston, el corredor de Crosstown/Melnea Cass Boulevard, la Universidad Northeastern, el Roxbury Community College, el Wentworth Institute of Technology y el área médica de Longwood. Además, hay diversas pequeñas empresas con establecimientos dispersos por toda la zona. Podrían reforzarse los lazos económicos entre los empresarios locales y la comunidad de Roxbury, aumentando los niveles educativos, facilitando formación y servicios a la comunidad y mediante la implementación de programas para facilitar la adquisición de bienes y servicios de empresas establecidas en Roxbury. También deben examinarse los mecanismos para crear nuevas oportunidades empresariales para los residentes en Roxbury, vinculadas a las necesidades de las instituciones e industrias localizadas dentro del barrio o en sus inmediaciones.

- 6. Estudiar la creación de una zona de tecnología/institucional como lugar atractivo para establecer empresas “basadas en la tecnología”.** Explorar las ventajas que reportaría potenciar la imagen de Roxbury como una comunidad “centrada en la tecnología” construida en torno a una conexión institucional. Determinar si estas industrias representan oportunidades de empleo para los residentes en Roxbury y si hay oportunidades de formación ocupacional. Las instituciones deben participar en los debates sobre cooperación y promoción de esta identidad, así como sobre la clase de puestos de trabajo que generarían.
- 7. Utilizar el nuevo programa municipal Boston Back Streets.** Este programa, administrado a través de la ARB, surgió de las necesidades específicas de barrios como Roxbury. Constituye una iniciativa de desarrollo económico para apoyar a las miles de pequeñas y medianas empresas comerciales e industriales, de rentabilidad demostrada, que funcionan en los barrios de todo el municipio y que contribuyen a crear un entorno más practicable y agradable para los negocios, capaz de atraer nuevas empresas. Dichas empresas deben estar dispuestas a satisfacer los requisitos de la “mejor práctica” en su comportamiento como buenos vecinos de las comunidades residenciales colindantes, a cambio del apoyo del municipio con servicios de asistencia a empresas y, en algunos casos, facilitándoles financiación. El número telefónico de atención directa del programa Back Streets es: ((617) 918-4400 y su página web es www.bostonbackstreets.com.
- 8. Ofrecer Roxbury, como destino turístico, cultural y artístico, que encierre un valor añadido importante en las visitas a restaurantes, las compras en comercios, y los centros recreativos y de barrio.** La publicidad sobre Roxbury como un lugar excelente para hacer negocios sería una buena medida para promocionar la comunidad entre empresas que busquen nuevas ubicaciones. Debe elaborarse un programa de márketing, a escala local y nacional, para promover Roxbury como un magnífico lugar para hacer negocios. La imagen de Roxbury como un lugar para vivir, trabajar y jugar podría realizarse mediante una campaña de márketing, con el lema "El orgullo de Roxbury", con materiales audiovisuales y gráficos, como guías, folletos, mapas y propuestas de excursiones a pie, que destaquen la historia de Roxbury y sus atractivos culturales. Tras años de centrarse en las zonas suburbanas y rurales, hoy en día los promotores e inversores se dan cuenta de que ciudades como Boston, y barrios como Roxbury, son mercados importantes, en los que escasea la oferta, para empresas y la construcción de viviendas. Estas tendencias son positivas, como se refleja en Grove Hall y en los nuevos proyectos en torno a Dudley Square. Hay que celebrar (y anunciar) el éxito que han tenido estos núcleos, tanto en la comunidad como entre el público en general.
- 9. Comercializar el arte de Roxbury como recurso económico.** Podría contratarse a un responsable de relaciones públicas que estableciera contactos con los medios locales de TV y prensa. Deben tomarse iniciativas para corregir las imágenes distorsionadas o negativas de Roxbury en estos medios, estableciéndose a tal fin un comité de vigilancia que garantice la imparcialidad y la precisión.
- 10. Continuar mejorando los accesos de los transportes públicos y mejorar los ya**

existentes en Roxbury. Aunque la situación geográfica de Roxbury en relación con el área metropolitana es muy importante, aún no se ha difundido bien la facilidad de desplazamiento entre este barrio y otros destinos principales. Para atraer empresas, puestos de trabajo y riqueza a la comunidad, no sólo hay que promocionarla sino aceptar los retos que conlleva equilibrar el desarrollo económico y las exigencias de transporte, tráfico, calidad atmosférica, estacionamiento, densidad y las presiones derivadas del ascenso social.

- 11. Establecer unas normas medioambientales de alto nivel y de “mejores prácticas” que deberán cumplir las actuales y futuras empresas que se establezcan en el barrio.** El Programa Boston Back Streets de la ARB es una buena fuente de estrategias, como por ejemplo, para los usos del suelo en las áreas de transición entre las zonas residenciales y las zonas de industria ligera. Hampden Street, donde la zona residencial de Orchard Park da directamente a la zona industrial de Newmarket, es un buen lugar para nuevos aprovechamientos del suelo, junto con mejoras del paisaje urbano de Hampden Street, que hagan más agradable la transición entre la nueva zona residencial y la antigua zona industrial.
- 12. Mitigar los efectos de los usos incompatibles, exigiendo a las empresas que limpien y organicen mejor sus instalaciones, que retiren las sustancias peligrosas para el medioambiente y cuiden de dar un uso a las zonas limítrofes de las áreas industriales más acorde con su proximidad a las comunidades residenciales.** La conservación de estas zonas industriales es muy importante para el futuro de la comunidad, porque generan empleo para diversos niveles de cualificación laboral. No obstante, deben comportarse como vecinos responsables, sobre todo si se encuentran en las inmediaciones de escuelas y zonas residenciales.
- 13. Considerar prioritaria la reurbanización de Brownfield.** Al reurbanizarse los lugares contaminados, las parcelas infrutilizadas vuelven a ser productivas, se generan puestos de trabajo y se limpian unos emplazamientos con daños medioambientales que podrían constituir un riesgo para la salud. La comunidad debe continuar trabajando con el municipio de Boston para dar prioridad a la reurbanización de Brownfield.
- 14. La planificación de los transportes debe coordinarse con las actividades de desarrollo económico.** Los transportes y el desarrollo económico están indisolublemente unidos. La Urbanización Orientada al Transporte Público, que ajusta estratégicamente la urbanización con la accesibilidad a los transportes públicos, es importante para regular la cantidad de tráfico de vehículos generada en la comunidad. El impacto del tráfico es crítico a la hora de tomar decisiones sobre el tipo y la cantidad de desarrollo que quiere promover Roxbury.
- 15. Deben planificarse unas iniciativas de desarrollo económico que consoliden y refuercen los centros comerciales existentes, como Dudley Square, tradicional núcleo comercial y cultural de la comunidad de Roxbury.** Varios centros comerciales bien identificados abastecen Roxbury: Grove Hall, Egleston Square, Dudley Square, Washington Park Mall y el cercano Uphams Corner. El Plan

contempla estrategias e intervenciones para reforzar y ampliar estos centros. Se reconoce el papel protagonista de Dudley Square, como “distrito comercial central” de Roxbury. Su renacimiento como destino comercial y núcleo cultural se apoya en los mejores accesos por la nueva Silver Line, el propuesto Urban Ring, el traslado de las oficinas del Departamento de Salud Pública a Dudley Square y el éxito continuado del programa Main Streets. Deben seguir destinándose recursos y programas al área de Dudley Square, con el fin de acelerar la recuperación de su antigua importancia como centro comercial y cultural de la región.

- 16. Crear un Centro de Negocios y una Cámara de Compensación en Roxbury para facilitar y supervisar el desarrollo de la actividad económica.** El centro de negocios debe localizarse en el área de Dudley Square y podría incluir también espacios para oficinas y para el lanzamiento de pequeños comercios. Este centro podría generar también oportunidades para una mayor colaboración institucional. Hay que solicitar de inmediato financiación para este proyecto a instituciones públicas y privadas y vincularlo a los programas Empowerment Zone y Main Streets, cuando corresponda.
- 17. Deben elaborarse e imponerse unas normas y criterios razonables para atraer las clases de empresas preferidas en Roxbury.** Deben evaluarse factores como: estructura de la propiedad, prácticas de formación y contratación, características operativas (ruidos, tráfico, horas de funcionamiento), índole del trabajo y escalas retributivas, posibles impactos medioambientales y consideraciones de diseño urbanístico.
- 18. Deben elaborarse estrategias e iniciativas para aumentar las dimensiones, la variedad y el número de empresas que sean propiedad de residentes de Roxbury.** El desarrollo y el fortalecimiento de las asociaciones de negocios, tanto nuevas como ya existentes, servirán para realzar el desarrollo empresarial. Hay que elaborar, actualizar periódicamente y mantener un perfil de las empresas e industrias establecidas en Roxbury, a cargo, quizá, del Centro de Negocios. En conjunción con el programa Main Streets del municipio, hay que ampliar, consolidar y mejorar los establecimientos comerciales.
- 19. Deben identificarse estrategias y mecanismos creativos para incrementar y aprovechar las inversiones públicas y privadas para las empresas establecidas en Roxbury.** La creciente diversidad económica en la comunidad tiene el potencial suficiente para crear una base mercantil más fuerte para los negocios existentes situados en Roxbury y para las nuevas empresas que puedan sentirse atraídas para establecerse en Roxbury. Otros métodos para facilitar el desarrollo apropiado son: los incentivos fiscales (financiación de incrementos tributarios y distritos de mejora empresarial), programas de enlace.
- 20. Utilizar programas Empowerment Zone.** En 1999, la ciudad de Boston fue designada Empowerment Zone (EZ) federal por el Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbanístico de los EE.UU. En consecuencia, las partes de Boston incluidas dentro de los límites oficiales de la EZ —incluyendo zonas de Roxbury— fueron

objeto de una asignación de 100 millones de dólares de los fondos federales, distribuidos en un período de 10 años. Estos fondos se reservan exclusivamente para las actuaciones que “doten de autosuficiencia económica a los residentes en la Empowerment Zone, mediante la programación de la creación de puestos de trabajo y el desarrollo humano”. Los fondos EZ financian proyectos urbanísticos que atraen empleo, actividad económica inversiones y mejoras del diseño urbanístico a los barrios incluidos dentro de los límites oficiales. En Roxbury, cuentan con fondos de EZ los siguientes proyectos en curso: Best Western Roundouse Hotel, Palladio Hall, el Fairfield Center de Dudley y el centro comercial Grove Hall Mecca. Hay, al menos, tres servicios clave que la EZ puede proporcionar a Roxbury para mejorar la calidad del desarrollo económico y la formación ocupacional. El programa EZ debe:

- a. Hacer hincapié en la distribución de información que oriente a las pequeñas empresas acerca de cómo acceder al capital.
- b. Proporcionar información por todo el barrio acerca de los puestos de trabajo disponibles en varios enclaves.
- c. Colaborar estrechamente con las organizaciones de la comunidad para mejorar la calidad de la formación ocupacional de los oficios que puedan enseñarse.

21. Establecer parámetros y criterios mínimos para la creación de puestos de trabajo para la urbanización de parcelas públicas. En el **Apéndice C** se incluyen los criterios para efectuar una evaluación del desarrollo económico de las parcelas urbanizables.

Transportes

El transporte como método inteligente de crecimiento

Perspectiva general

Roxbury es una comunidad de distritos residenciales que cuenta con centros de negocios locales y con numerosas instituciones recreativas, culturales, educativas y sanitarias. Situada en el centro geográfico de Boston, Roxbury se encuentra cerca de los yacimientos de empleo del centro de la ciudad y adyacente a centros económicos como el Área Médica de Longwood, el Boston Medical Center y Newmarket. Muchos residentes de Roxbury dependen de los servicios de transporte público para trasladarse por el barrio, llegar a cualquier punto de la ciudad, o ir a los centros regionales de empleo y otros lugares. Aunque el acceso a estos sitios es algo esencial, muchas de estos trayectos de los transportes públicos no son directos, requieren transbordos y no son muy fiables. Por ejemplo, desde algunas zonas de Roxbury, el viaje al centro de Boston es mucho más largo que desde otros barrios que se encuentran a la misma distancia del centro de la ciudad. La comunidad de Roxbury reconoce la importancia de un buen servicio público de transportes, y se encuentra a la vanguardia en su intento de mejorar la calidad, la fiabilidad, y el atractivo de la red de transporte público de la ciudad.

Muchos de los problemas de transporte a los que se enfrenta la comunidad de Roxbury se deben al gran número de puntos conflictivos para peatones y vehículos. Está claro que los peatones de Roxbury utilizan las infraestructuras de transporte tanto como los vehículos. La cercanía al centro de la ciudad, el amplio servicio de autobuses y las paradas de los transportes públicos de la zona, la gran cantidad de comercios, oficinas, instituciones y viviendas son factores que dan lugar a la intensa utilización que peatones y vehículos hacen de la misma limitada infraestructura.

Algunos semáforos no dan tiempo suficiente para atravesar o despejar la calzada, un problema especialmente relevante para las personas mayores. Además, en muchos lugares, las aceras son muy estrechas e insuficientes para las necesidades de los peatones, especialmente en las áreas de Dudley Square y de Grove Hall, así como a lo largo de Seaver Street, cerca de Franklin Park. En muchos sitios, las calles son tan anchas que animan a los conductores a pisar el acelerador. Cuando esas mismas zonas están muy concurridas por peatones, se convierte en un problema de seguridad. Podemos contemplar ejemplos de este tipo de situaciones en la Columbus Avenue a lo largo del Southwest Corridor, Egleston Square, Seaver Street, la intersección entre Martin Luther King Boulevard, Humboldt Avenue y Warren Avenue, entre Melnea Cass Boulevard y Washington Street, y New Dudley Street frente al Instituto de Madison Park. Muchas intersecciones están a menudo bloqueadas por los vehículos, y a los peatones les resulta entonces difícil cruzar la calle, lo cual aumenta la situación de inseguridad de muchos lugares de la zona estudiada.

La comunidad de Roxbury tiene mucho interés en conseguir un sistema de transportes equilibrado y equitativo que facilite el acceso al mayor número de lugares de trabajo, instalaciones educativas, instalaciones culturales, zonas recreativas, parques y espacios

abiertos dentro y fuera de la comunidad. Un sistema equilibrado de transportes públicos debe contemplar también un servicio fiable, limpio y eficiente, que vaya adonde y cuando quieran sus usuarios. Las rutas locales de autobuses que prestan servicio a las barriadas y centros de negocios de Roxbury no son, hoy por hoy, fiables, y a menudo van abarrotados de pasajeros. Las líneas radiales rápidas de y al centro de la ciudad circulan por la periferia de la comunidad. De éstas, la Orange Line presta servicio principalmente a la parte oeste de la comunidad, a lo largo del Southwest Corridor. La Fairmount Commuter Rail Line, que para en Uphams's Corner, Dorchester y en Morton Street, Mattapan, presta un servicio más limitado en el extremo este de la comunidad. El DDB ha reservado varias parcelas de tierra contiguas para las mejoras de la Fairmount Line propuestas por la ATBM. La nueva línea rápida de autobuses Silver Line que pasa por Washington Street dará servicio a la zona comprendida entre el distrito de negocios de Dudley Square y Downtown Crossing y, en un futuro, llegará por túnel desde el New England Medical Center hasta la Boylston Street Station, a la South Station y, finalmente, a la Convention Center Station y al aeropuerto Logan. En la actualidad, para los usuarios que tienen un buen acceso a los destinos de Roxbury, el servicio transversal que enlaza Roxbury con las zonas de trabajo adyacentes está limitado, fragmentado y sujeto a la congestión del tráfico este-oeste.

Un sistema de transportes equilibrado deber dar acceso a los residentes tanto a destinos que se encuentren dentro del barrio como a cualquier otro lugar de la ciudad y de la región. La red de calles debe dar un buen servicio a los negocios existentes y funcionar también de manera que atraiga y dé apoyo a nuevas iniciativas económicas sin que ello suponga un empeoramiento de la calidad de vida del barrio por un excesivo volumen de tráfico o por la necesidad de estacionamientos.

Las principales carreteras regionales que atraviesan Roxbury, incluyendo Tremont Street y el Melnea Cass Boulevard, generan grandes volúmenes de tráfico de automóviles durante las horas punta y, fuera de estas horas, los carros circulan a demasiada velocidad. Ambos fenómenos tienen un impacto importante en el barrio. A menudo, las carreteras están muy congestionadas, en parte como consecuencia de los grandes volúmenes de tráfico que atraviesan el centro de la ciudad. Las observaciones hechas sobre el terreno, así como el análisis de los datos disponibles, son muy ilustrativos de cómo los atascos, la seguridad peatonal, la degradación de la calidad del aire, los retrasos de los autobuses, y el tráfico por el centro de la ciudad están entre los mayores problemas de la comunidad. Son especialmente notables los problemas de Dudley y New Dudley Streets, Warren Street y Columbus Avenue.

Existe un conflicto intrínseco entre la demanda de las empresas de espacios para estacionar y la necesidad de espacio suficiente para el estacionamiento de los residentes. Un sistema equilibrado de transportes debe mitigar parte de la demanda de estacionamientos fuera de la calle y aliviar la presión de la escasez de estacionamientos en las calles residenciales y, al mismo tiempo, responder a las necesidades actuales y futuras de las empresas en términos de espacio para estacionar. En el futuro, el comercio debería desarrollarse en lugares de fácil acceso a líneas de transportes públicos para reducir así la dependencia del automóvil. Siempre que resulte práctico, las calles deberían estar diseñadas para mejorar también el uso peatonal, dotándolas de aceras atractivas y

seguras, plantando árboles en las calles e instalando un alumbrado apropiado, además de dar el tiempo necesario para cruzar las calles con seguridad. También debería promoverse el uso de la bicicleta como medio de transporte; para ello, habría que garantizar la seguridad de la circulación en bicicleta por todas las calles, mediante una aplicación más estricta de las normas de tráfico.

Roxbury posee los índices más altos de asma de la ciudad y una oferta equilibrada de opciones de transporte para Roxbury, desde unas vías mejores para los peatones hasta un transporte público de primera clase, deberían cumplir las normas medioambientales, incluidas las relativas a la calidad del aire.

Objetivos generales con respecto al transporte concebido como método de crecimiento inteligente

- Dotar a Roxbury de un sistema público de transportes que sea equilibrado, tenga conexiones locales y regionales y preste un servicio equitativo a la comunidad.
- Elevar las normas mínimas medioambientales para que la comunidad sirva de ejemplo a toda la ciudad.
- Mejorar la calidad del medio ambiente para los peatones.
- Promover y facilitar el uso de la bicicleta.
- Equilibrar el tráfico local y el regional de una manera segura y organizada.
- Elaborar políticas de estacionamiento que de una forma equilibrada den respuesta a las necesidades de los residentes, las empresas locales y los visitantes, y al mismo tiempo minimicen los desplazamientos en coche generados por la urbanización.
- Fomentar las relaciones de trabajo con los departamentos de la ciudad, con las empresas existentes y con las instituciones, así como con futuras entidades interesadas en la urbanización para aplicar las normas establecidas en el Plan Estratégico Director de Roxbury.

Estrategias recomendadas para el transporte como método de crecimiento inteligente

- 1. Revisar la estructura de las líneas de autobuses.** Un panel formado por representantes del barrio, funcionarios municipales y representantes de la ATBM debería revisar la actual estructura de líneas de autobuses. Esta revisión debería identificar las líneas solicitadas por la comunidad inexistentes en la actualidad y sugerir ajustes del Plan de Servicio de la ATBM a fin de aumentar la eficacia de las líneas actuales. Este panel debería examinar también la posibilidad de mejorar los accesos en los transportes públicos a centros culturales, como el Museo del National Center for Afro-American Artists y el Strand Theater. Estas instituciones atraen a miles de visitantes al año, muchos de los cuales van en autobús de servicio discrecional o automóvil. El desarrollo de un plan cultural exhaustivo para Roxbury requiere un plan de acceso en transporte público que conecte a la comunidad con dichas instalaciones y convierta al mismo tiempo este barrio en un destino al que merezca la pena llegar.

2. **Debe haber tantas marquesinas** como paradas de autobús, en la medida de lo posible. Para ello, el municipio de Boston, a través de su Programa Coordinado sobre Mobiliario Urbano, instalará marquesinas en las paradas de autobús de las principales líneas del barrio, a través de su proveedor Wall USA, Inc. La implementación del programa es una prioridad que se fundamenta en los datos de utilización de los autobuses y la mínima anchura de acera necesaria para la instalación de las marquesinas. El primer conjunto de marquesinas instaladas de acuerdo con el programa por Wall USA se colocó en Blue Hill Avenue, en el otoño de 2001. Otras paradas recomendadas son aquellas que se encuentran en calles clave del barrio, como Warren Street cerca de Dudley Square, Grove Hall y su intersección con MLK Boulevard; Blue Hill Avenue cerca de Quincy Street, New Dudley Street y Franklin Park; Columbus Avenue, al lado del Roxbury Community College y la intersección con Washington Street/Seaver Street; y New Dudley Street en Columbus Avenue cerca de la O'Bryant School.
3. **El servicio de autobuses debería complementarse con una mayor divulgación de información para reducir la confusión y mejorar su uso.** La señalización clara e informativa en las paradas de autobús debería ser prioritaria, especialmente en aquellas paradas con mucha afluencia de pasajeros.

Todo ello debería formar parte del Programa Coordinado de Mobiliario Urbano de la Ciudad de Boston. En todas las marquesinas, debería haber un mapa de la red de autobuses de la ciudad y un cartel con la frecuencia de paso para orientar mejor a los usuarios con respecto a la dirección y el trayecto del autobús. También debería haber una señalización similar en las paradas que no están cubiertas. Como mínimo, debería especificarse qué líneas se detienen en esa parada, las paradas que hace y el final de línea. Esto debería implementarse en toda la ciudad.

4. **Coordinar las estrategias para la mejora del transporte público con las instituciones y grandes empresas, a fin de incrementar la utilización del transporte público, reducir la dependencia del automóvil particular y la demanda de estacionamientos para los empleados en la comunidad de Roxbury.**
5. **Estudiar la viabilidad de la creación de servicios de transporte rápidos y continuos tipo lanzadera orientados a la comunidad, para mejorar el acceso de los residentes de Roxbury a los lugares más importantes de ocio, centros culturales, cívicos, comerciales y de atención médica.** Los servicios de autobuses tipo lanzadera se podrían desarrollar e implementar de acuerdo con las instituciones locales (similar al MASCO en el Área Médica de Longwood). También deberían promoverse otros métodos no habituales, como son las asociaciones entre instituciones públicas y privadas, para mejorar el acceso en transporte público a zonas como Newmarket, en donde hay nuevas oportunidades de desarrollo.
6. **Coordinar los esfuerzos del Plan de Transportes de la Ciudad *Access Boston 2000-2010*, del Departamento de Transportes de Boston, con el Plan Estratégico Director de Roxbury. *Access Boston*, una iniciativa polivalente, incluye planes de**

acción relativos a los estacionamientos en la calle y fuera de ella, la seguridad peatonal, el uso de la bicicleta, el transporte público y las conexiones regionales. Las recomendaciones incluidas en el Plan Director Estratégico de Roxbury informan los aspectos concretos del barrio de la acción en la ciudad. Así, por ejemplo, en el documento *Access Boston*, se incluye LRV para la Washington Street y la proporción de estacionamientos en las nuevas zonas urbanísticas.

- 7. Plan para usos mixtos y estacionamiento limitado alrededor los Centros de Transporte Público de Roxbury.** La planificación del uso de los terrenos de los actuales centros de transporte público: Ruggles, Roxbury Crossing, Dudley Square, Grove Hall y Uphams Corner, debe enfatizar una combinación de usos diversos para mejorar su viabilidad económica y reducir la necesidad de utilizar el automóvil. Para los nuevos centros propuestos, como Washington Street y Melnea Cass Boulevard y el Crosstown Center en Massachusetts Avenue y Melnea Cass Boulevard, debería hacerse una planificación similar. Esta planificación, a su vez, debería combinar incentivos urbanísticos, como, por ejemplo, aumentar la superficie útil edificada (aumentado el volumen total autorizado), con algunas restricciones, como la limitación del número de plazas de estacionamiento. La proporción de espacios para aparcar debería fijarse en función de máximos, no de mínimos, y las zonas de estacionamiento deberían diseñarse de tal forma que animaran a los conductores a “estacionar el carro e ir andando”.

- 8. Rediseñar calles clave para dar mayor prioridad al transporte público.** La fiabilidad y eficacia del servicio de autobuses podrían incrementarse mediante ciertas mejoras, por ejemplo modificando la sección transversal de las calles para crear carriles específicos para autobuses, cambiando la dirección de las calles para que haya más carriles de autobús y señalizando la prioridad de los autobuses. El Warren Street/Blue Hill Avenue Corridor (al sur de Dudley Square hacia Mattapan), el tramo Dudley/New Dudley Street desde Ruggles Station hasta Uphams Corner, Hampden Street, and Massachusetts Avenue ya se han catalogado como corredores con prioridad para el transporte público en los que debería estudiarse la implantación de estas mejoras.

- 9. La implementación del Urban Ring podría aportar los siguientes beneficios a la comunidad de Roxbury:**
 - Roxbury tendría mejores accesos a toda la ciudad y a otras comunidades importantes dentro del área metropolitana, como Cambridge, Somerville y otras más alejadas. Esta conexión facilitaría el acceso a puestos de trabajo, formación ocupacional, pequeño comercio e instalaciones sociales y culturales.
 - Mejoraría el acceso en los transportes públicos a las nuevas zonas urbanizadas del Crosstown Corridor, Dudley Square y Ruggles Center, reduciéndose la dependencia del automóvil en estas zonas. Los procedimientos de la Organización Metropolitana de Planificación de Boston (MPO) contemplan la evaluación y la comparación de estas propuestas con

otras de toda la región. El procedimiento de Access Boston implica la evaluación de estas propuestas en combinación con los conceptos del servicio a otros barrios de Boston para garantizar que los proyectos que se diseñen al final consigan dos metas globales: la prestación de un servicio de calidad, especialmente a los residentes más necesitados de un servicio de transporte público; y el apoyo a la inversión en la economía de Boston, en particular en los centros de empleo que dan trabajo a todos los residentes en Boston. El plan estratégico de transportes de Boston evaluará también el paquete de inversiones progresivas que mejor se adapte a la realización de estos proyectos, dentro de las limitaciones de los presupuestos estatal y federal.

- El Urban Ring se examina con más detalle en la sección *El transporte y el desarrollo económico*.

10. Elevar los niveles de justicia medioambiental y de calidad del aire en la comunidad y en la ciudad por medio de una mayor utilización de autobuses de baja emisión de contaminantes en Roxbury. Roxbury tiene más de 20 líneas de autobuses de la ATBM que prestan servicio a la zona. El aumento del número de autobuses de la ATBM de baja emisión de contaminantes en estas líneas puede mejorar enormemente la calidad del aire en Roxbury. Es más, esta tecnología debería extenderse también a los autobuses escolares que atraviesan la zona. Asimismo, deberían aplicarse las recomendaciones que hace el Estudio sobre el transporte y la calidad del aire en Dudley Square.

11. Proponer diseños urbanísticos seguros y cómodos, que mantengan el equilibrio entre los derechos de paso de los peatones, las bicicletas y otros vehículos. Tanto con respecto a la totalidad de la zona como también a una serie de áreas concretas, se plantean cuestiones, oportunidades y recomendaciones relativas a la seguridad de los peatones y del tráfico. Se han destacado estas áreas por tener unas características exclusivas o por plantear cuestiones específicas que hace falta abordar. La mejora de las condiciones peatonales en el área de estudio requiere unas estrategias muy variadas. El planteamiento que busca promover un entorno seguro en las calles principales, como por ejemplo en Columbus Avenue o New Dudley Street, debería ser muy diferente del que deba hacerse con respecto a aquellas otras calles con tráfico moderado o bajo, como por ejemplo Martin Luther King Boulevard. En lo que se refiere a las calles principales, las mejoras peatonales no deberían limitar o reducir en exceso su capacidad de absorción de tráfico. Sin embargo, la comunidad ha recomendado que se estudie con más detalle el caso de la Dudley Street en su totalidad para mejorar la seguridad peatonal. Por el contrario, se podrían aplicar unas medidas más agresivas para reducir el tráfico en las calles residenciales con mucho tránsito de peatones y poco volumen de tráfico. Hay ciertas medidas básicas de seguridad que podrían aplicarse en todo el barrio y que mejorarían enormemente la convivencia entre peatones y vehículos. Muchas de estas recomendaciones se detallan en las publicaciones del Departamento de Transportes de Boston: *Guidelines for Major Street's* y *Guidelines for Residential Streets*.

12. Minimizar el tiempo de espera de los peatones. Las señales de tráfico deberían estar ajustadas de manera que la duración del ciclo de la señal fuese lo más corta

posible y debería incluir, cuando fuera necesario, un periodo concurrente para que los peatones crucen. Dado que la concurrencia permite que los peatones crucen la calle mientras los vehículos giran para entrar en la misma calle que cruzan aquéllos, sólo debe permitirse la concurrencia cuando los volúmenes de automóviles que giren sean pequeños y la visibilidad, buena. Además, deberían instalarse señales de peligro del tipo “Al girar, ceda el paso a los peatones”. Cuando se modifiquen las señales, cambiando de paso exclusivo a concurrente, la policía debería estar presente durante algún tiempo después del cambio para multar a los conductores que no cedan el paso cuando doblen una esquina, tal y como dictan las ordenanzas de tráfico de Boston.

En vista de la confusión que reina sobre las señales peatonales, sobre todo entre los escolares, podría mejorarse sobremanera el conocimiento que de ellas tienen los peatones mediante el uso de símbolos internacionales, en vez de las señales textuales del tipo “Pase” y “No Pase”, conforme a la política actual del Departamento de Transportes de Boston. En todos los pasos de peatones, deberían colocarse instrucciones que explicaran el uso de los botones y el significado de las señales.

13. Mejorar el diseño de las intersecciones. En la actualidad, la anchura de los pasos de peatones de Roxbury está limitada por lo general a 6 pies. En aquellos lugares donde suele haber gran afluencia de peatones, este ancho resulta insuficiente. Los pasos de peatones en zonas de gran afluencia peatonal deberían ensancharse hasta, por lo menos, 8 pies, sin obstáculos de ningún tipo, a los que habría que sumar algo más de espacio para hacer sitio a los árboles y el mobiliario urbano. Al reconstruir las calles, los ángulos de las esquinas deberían ser lo más cerrados posible, respetando los requisitos mínimos de los vehículos y de los equipos de seguridad que tengan que operar en las intersecciones.

14. Debe otorgarse prioridad al repintado de los carriles y pasos de peatones de las calles principales de Roxbury, para garantizar la seguridad. La demarcación clara de los carriles de circulación y de los pasos de peatones es muy importante tanto para la seguridad de los conductores como para la de los peatones. En muchos puntos del área de estudio, especialmente cerca de Dudley Square y de Washington Street, las líneas de demarcación de las carreteras se ven mal o se han borrado por completo, y resulta difícil saber cuántos carriles hay.

15. El alumbrado de las calles del área estudiada debería revisarse. Las intersecciones clave del área de estudio deberían iluminarse con gran intensidad, enfocando la luz sobre los pasos de peatones, con el fin de mejorar la visibilidad de los peatones sin deslumbrar a los conductores.

16. Reducir el ancho de las calles donde sea necesario. El ancho de las calzadas puede afectar al bienestar de los peatones de varias maneras: las calles anchas hacen que la distancia que hay que atravesar en las intersecciones sea mayor y dan pie a que los conductores circulen a mayor velocidad fuera de las horas punta. Así, debería considerarse la reducción de la anchura de la Columbus Avenue, el Melnea Cass Boulevard, y el Martin Luther King Boulevard. Ante cualquier reducción del ancho de las calles, habría que analizar detenidamente su impacto, no sólo sobre otras calles

principales, sino también sobre las calles residenciales del barrio. Un estudio preliminar sugiere que la Columbus Avenue y el Melnea Cass Boulevard han alcanzado casi el tamaño máximo. Antes de realizar este tipo de intervenciones debería hacerse un estudio más detallado que tuviese en cuenta las aportaciones de la comunidad. Un análisis preliminar indica también que el Martin Luther King Boulevard tiene un tamaño muy superior al realmente necesario, teniendo en cuenta el volumen de tráfico que soporta. El estrechamiento de esta calle mediante la reducción de carriles parece viable.

La habilitación de carriles para estacionar a determinadas horas del día, cuando el volumen de tráfico lo permite, puede contribuir a reducir eficazmente la velocidad del tráfico. Los carros estacionados reducen el número de carriles, introducen una “fricción” con los automóviles que circulan, y les sirve a los peatones de parapeto contra el movimiento de los carros. Debería estudiarse la posibilidad de aplicar este enfoque en las calles antes mencionadas.

- 17. Mejorar la calidad de las calzadas de Roxbury para que puedan circular las bicicletas.** Los ciclistas han circulado legalmente por las calles de Boston desde la década de 1870. Las leyes del estado y de la ciudad permiten a los ciclistas utilizar todas las carreteras (salvo las autopistas de peaje), al tiempo que les exige el respeto de las normas de circulación para los conductores de vehículos de cualquier tipo.

Todas las carreteras deben estar diseñadas para permitir la circulación de bicicletas. El carril de la derecha debe ser lo suficientemente ancho como para que un automovilista pueda adelantar al ciclista sin necesidad de cambiar de carril, aunque el ciclista circule a una distancia prudencial de los carros estacionados, en previsión de que se abran las puertas. Los circuitos cerrados de detección que se utilizan para activar los semáforos deben poder detectar también la presencia de ciclistas parados a la espera de que se abra el semáforo. Las calles deben mantenerse adecuadamente para que no haya baches, desniveles, u otros riesgos. Entre las calles que deben mejorarse para facilitar la circulación de bicicletas están: Warren Street, Humboldt Avenue, Martin Luther King Boulevard, y Washington Street. Todas estas calles conectan importantes centros culturales y de ocio entre sí.

- 18. Mejorar la aplicación de las leyes de tráfico.** La mayoría de las colisiones entre coches y bicicletas ocurren cuando al menos una de las partes infringe las normas de circulación. Si se cumpliesen mejor estas normas, se reduciría el número de accidentes de este tipo. La policía debería multar a los automovilistas que no ceden el paso cuando doblan las esquinas, cuando se salen de la calzada o cortan el paso a los ciclistas cuando giran a la derecha. La policía también debería multar a los ciclistas que circulan por el carril contrario, no llevan luces por la noche, ponen en peligro a los peatones o no ceden el paso cuando así lo exigen las normas de tráfico.

- 19. Formar a los ciclistas, jóvenes y mayores.** Hay que enseñar a los niños a manejar la bicicleta y a conducir en medio del tráfico real. Muchos adultos también tienen que aprender estas destrezas. El Departamento de Transportes y el de Parques y Esparcimiento colaboran en un programa de Ciclismo de Verano para niños de 10 a

14 años: una semana de experiencia y aprendizaje ciclista para seis grupos de niños. El programa comenzará en julio de 2002 y tendrá su sede en Franklin Park. El BTD también colabora con los Centros Comunitarios de Boston para impartir clases de ciclismo para adolescentes y adultos.

- 20. Mejorar y ampliar la red de carriles para bicicletas.** Deben mejorarse y enlazarse los carriles para bicicletas Pierre Lallement (Southwest Corridor), el de Melnea Cass y el del Franklin Park. Con el propuesto South Bay Harbor Trail, se reconstruirá el estrecho y deteriorado carril del Melnea Cass y se prolongará hasta Boston Harbor por el Fort Point Channel. La propuesta Emerald Necklace Greenway está diseñada para facilitar mejores conexiones para ciclistas y peatones desde Franklin Park hasta el Arnold Arboretum, y el resto del Emerald Necklace, enlazándolo posiblemente con los carriles para ciclistas de Paul Dudley White, sobre el río Charles. El proyecto Linking the Corridors, financiado por el programa Federal Transportation Enhancement, conectará el carril del Southwest Corridor con Back Bay Fens por Forsyth Street. Debe rediseñarse la barrera que hay a lo largo del Circuit Drive, en el Franklin Park, cerca de la estación Ranger, para permitir el acceso de bicicletas. Glenn Road y otras calles cerradas al tráfico dentro del Franklin Park deben mantenerse con un sendero asfaltado de 10 pies de ancho.
- 21. Promover acontecimientos ciclistas.** Roxbury puede convertirse en un destino popular para turistas que quieran recorrer sus parques y lugares de interés histórico. El Tour de Graves, patrocinado por el Departamento de Parques y Esparcimiento de Boston, atrae cada año a cientos de ciclistas al cementerio histórico de Roxbury. Pueden organizarse otros eventos similares, posiblemente como parte de la Semana de la Bicicleta (tercera semana de mayo).
- 22. Facilitar el almacenamiento y estacionamiento de bicicletas.** Los soportes para bicicletas deben ser elementos habituales en todos los proyectos importantes de reconstrucción de calles, así como en todos los proyectos de urbanización no residenciales y multifamiliares. En las grandes urbanizaciones, deben incluirse depósitos de bicicletas cerrados. En los lugares en los que se registre gran actividad, como Dudley Square, Grove Hall's Mecca Mall y Egleston Center, deben colocarse más soportes, dentro del correspondiente programa municipal.
- 23. Establecer una jerarquía de calles que responda con eficacia y eficiencia a las necesidades de residentes, turistas, viajeros de cercanías y comercios.** En el sistema viario de Roxbury, hay importantes calles de conexión, como Warren Street, Humboldt Avenue y Blue Hill Avenue, que atraviesan el centro del barrio y están bien conectados con todos los sectores del mismo. Por otra parte, Washington Street, Columbia Road, Columbus Avenue y Blue Hill Avenue suelen estar bien conectadas con la red regional de carreteras, como la I-93 en el Southeast Corridor, Tremont Street en el Southwest Corridor y Melnea Cass Boulevard en el Crosstown Corridor. Dudley Street y Seaver Street son las principales calles de conexión de este a oeste con otros barrios de la ciudad.

El estudio ha revisado las clasificaciones de la jerarquía de calles y las características

funcionales de las principales del área de estudio, que incluyen Columbus Avenue, Warren Street y Dudley/New Dudley Street. Se propone una nueva clasificación basada en el volumen de transporte y las funciones propuestas para cada calle, teniendo en cuenta el papel que puedan desempeñar algunas de ellas a largo plazo. Por ejemplo, el MLK Boulevard ha pasado de la categoría de arteria principal a la de calle de conexión, para reflejar su auténtica función, ya que este paseo sirve de enlace dentro del barrio, pero no como enlace regional.

- 24. Debe realizarse un análisis encaminado a mitigar problemas en lugares donde hay un alto índice de accidentes.** El plan identifica como lugares con un alto índice de accidentes los emplazamientos en los que han ocurrido más de 20 accidentes en un período de tres años, desde 1996 hasta finales de 1998.
- 25. Debe sincronizarse el funcionamiento de las señales de tráfico en las calles principales seleccionadas, dando preferencia a los autobuses.** La eficiencia del tráfico es importante tanto por su relación con la calidad del aire, como por la necesidad de que haya un flujo constante e ininterrumpido de autobuses por los corredores reservados. Deben estudiarse con más detalle las operaciones de tráfico y unas mejores medidas de control, modificándose cuando sea preciso, sobre todo en lugares como las intersecciones de Dudley Street/Warren Street/Harrison Avenue y Blue Hill Avenue/Dudley Street, que, según la información disponible, tienen problemas de tráfico en las horas punta.
- 26. Deben adoptarse medidas para reducir la velocidad del tráfico en lugares y barriadas específicas.** En este sentido, debe adoptarse un paquete de medidas de reducción de la velocidad del tráfico, como: señalizaciones, cambios de la circulación, carteles, modificaciones del diseño de calles e intersecciones, zonas ajardinadas, extensiones de bordillos, pasos de peatones elevados, estrechamiento de calzadas y otros medios que aumenten la seguridad y visibilidad de las calles, tanto para peatones como para conductores. También servirán para reducir la velocidad y el flujo de automóviles que buscan atajos por las calles residenciales.

En el Plan Estratégico se señalan las alternativas preliminares al corredor Quincy/Townsend que pueden utilizarse como estrategias para un corredor continuo de tráfico este-oeste, una combinación de calles de una sola dirección, que reduzca el flujo de automóviles que busca atajos, o para un corredor de transporte público que preste una muy necesaria conexión este-oeste en la parte meridional de la zona estudiada.

- 27. Establecer unas estrategias específicas en respuesta a las necesidades propias del barrio.** Han de elaborarse unas estrategias de estacionamiento específicas para el barrio. Zonas como Grove Hall, Egleston Square y Dudley Square sufren una intensa presión por la demanda de estacionamiento de los residentes, viajeros de cercanías y clientes de comercios. En estas zonas, habrá que identificar lugares preferidos para crear más estacionamientos, cuando se determine que conviene permitir más estacionamientos. El emplazamiento de esas instalaciones dependerá siempre de las cambiantes presiones urbanísticas.

28. Programa de estacionamiento para residentes. Los problemas que plantea el estacionamiento de no residentes podrían solucionarse en parte mediante los programas de estacionamiento para residentes en lugares seleccionados. Debe facilitarse información sobre el programa municipal de pegatinas para vehículos de residentes a las organizaciones y residentes en el barrio, así como de los pasos detallados para solicitar el establecimiento de un programa de estacionamiento para residentes en una barriada. La reserva del estacionamiento disponible en las barriadas a los residentes es una opción que hay que considerar selectivamente para algunas barriadas residenciales como Moreland Street, Mt. Pleasant, y Highland Park, y para las áreas cercanas a las estaciones de la ATBM.

29. Establecer unas normas de estacionamiento basadas en el contexto para las nuevas urbanizaciones. Las normas de estacionamiento deben elaborarse de modo que correspondan a las necesidades urbanísticas y brinden suficiente espacio para que el estacionamiento no se extienda por las calles. Hay que crear unas normas específicas y unos cupos en uno o más lugares clave, que tengan en cuenta los usos residenciales y no residenciales. El Departamento de Transportes de Boston publicó recientemente un informe de estacionamiento relativo a Access Boston, el plan de transporte municipal, donde se establecen unos objetivos de estacionamiento según los distritos. Los objetivos se han fijado para todo el municipio, pero se han dividido por barrios y, en algunos casos, por barriadas.

Las directrices aplicables en Roxbury son:

- Lugar/Espacios no residentes-residentes/ unidad
- Crosstown 0.75-1.0 espacios/KSF 1.0-1.5 espacios/unidad
- Dudley Square 0.75-1.0 espacios/KSF 0.5-1.0 espacios/unidad
- Roxbury 1.0-1.5 espacios/KSF 1.0-1.5 espacios/unidad
- Roxbury (casi 0.75-1.25 espacios/KSF 0.75-1.25 espacios/unidad)

31. Estimular a las instituciones y enclaves culturales y recreativos a que apliquen unos criterios de gestión según las necesidades y normas de uso compartido del estacionamiento. Para ello, se puede 1) estudiar el uso compartido (dentro y fuera de las horas punta) de las instalaciones de estacionamiento existentes. 2) facilitar bonos de transporte público, y 3) validar el estacionamiento. Podría implementarse un sistema de lanzaderas desde y hasta las instalaciones de estacionamiento, para reducir el estacionamiento de no residentes en las calles de la zona.

32. Disuadir a las personas ajenas a la zona de que estacionen en las calles. En la comunidad, hay consenso en contra de este tipo de estacionamiento “satélite” cuya finalidad no es el servicio directo a la comunidad. El impacto del tráfico residencial del barrio debe abordarse en todos los planes que se elaboren para satisfacer las necesidades de estacionamiento de cercanías o satélite. Según el Boston Zoning Code, no puede autorizarse ningún tipo de estacionamiento satélite que se proponga sin contar con el visto bueno del Zoning Board of Appeals.

- 33. De acuerdo con los principios de la Urbanización Orientada al Transporte Público, restringir el estacionamiento en las áreas de las estaciones de transporte público.** Deben elaborarse planes para aprovechamiento del suelo, en un radio de un cuarto de milla (cinco minutos andando) de las estaciones de transporte público que limiten la cantidad de plazas de estacionamiento en esas áreas. Deben establecerse cupos máximos de estacionamiento, no mínimos, y diseñarse las zonas de estacionamiento de manera que estimulen la actitud de “estacione y camine”.
- 34. Aplicar un enfoque global a la revisión de los impactos del tráfico en las nuevas urbanizaciones de la comunidad.** Gran parte del tráfico que pasa por las calles de Roxbury atraviesa el barrio y circula hacia o desde los accesos a la red regional de autopistas, en particular, la autopista I-93. Por tanto, las calles de Roxbury no sólo prestan servicio a la comunidad, sino también a las zonas colindantes, como el área médica de Longwood, Newmarket y el BU Medical Center. Es posible que, una a una, las nuevas urbanizaciones que se erigen en y alrededor de Roxbury no tengan una gran repercusión, pero los impactos acumulativos sí pueden ser considerables. La situación mejorará ligeramente cuando se concluya el proyecto Central Artery y, aunque puedan redefinirse los modelos de tráfico, habrá que seguir afrontando la congestión de tráfico en Roxbury.
- 35. Continuar animando a las instituciones y núcleos comerciales, como Dudley Square, a que formen Asociaciones de Gestión de Transporte (TMAs).** La presencia de varias instituciones y empresas grandes en y alrededor del barrio da ocasión al establecimiento de TMAs que reduzcan el uso individual de los vehículos y fomenten el del transporte público. Podrían formar asociaciones de este tipo las empresas situadas en Dudley Square, Grove Hall y Crosstown.
- 36. Crear un comité que supervise y evalúe de forma continuada el tráfico y los transportes públicos en el barrio de Roxbury.** Este comité sería responsable, entre otras funciones, de identificar y notificar deficiencias, mejoras, sugerencias para mejorar la frecuencia, horario y seguridad de los servicios públicos de transporte.
- 37. Vincular las iniciativas de transporte sufragadas con fondos del gobierno federal a las oportunidades de formación ocupacional.** Los fondos procedentes de ISTE A y TEA 21 se asignan a estudios sobre transporte y mejoras de transporte en comunidades locales. Hay que considerar la posibilidad de que estos fondos generen oportunidades de formación ocupacional y desarrollo económico a los residentes en Roxbury.

El transporte y el desarrollo económico

Perspectiva general

La próxima generación de proyectos de transporte saldrá de los procesos de planificación que se llevan a cabo en los niveles municipal y regional. La ciudad de Boston, a través del Departamento de Transporte de Boston, está elaborando un Plan de Transporte global, *Access Boston 2000-2010*. La Organización Metropolitana de Planificación (OMP) es la responsable de preparar una agenda de transportes mediante la que programa los proyectos fundamentales futuros. La ATBM (Autoridad de Transportes de la Bahía de Massachusetts) adopta un plan fundamental a largo plazo (25 años), así como un programa anual de servicios de autobuses. Se pretende que las metas y estrategias que se recomiendan en este documento informen y guíen estos trabajos municipales y regionales. El transporte no sólo se considera como un elemento clave para unos barrios seguros y de calidad, sino también como un importante motor económico, tanto en términos de empleos como de negocios.

Estrategias recomendadas para el transporte y el desarrollo económico

- 1. Mejorar la calidad del servicio de transporte público para los residentes que quieran acceder a los centros de negocios y a los servicios del barrio.** La red de 18 líneas locales de autobuses de Roxbury, organizada primordialmente para enlazar con el ferrocarril subterráneo, cuenta con algunas de las líneas más utilizadas de la ATBM. La Dudley Station es el intercambiador más utilizado del sistema. Las estrategias para mejorar la calidad del servicio de autobuses recogen las recomendaciones para la mejora del funcionamiento actual de los autobuses así como los proyectos fundamentales a largo plazo. Aunque Roxbury cuenta con un amplio servicio de autobuses, hay líneas que transportan a muchos más pasajeros y soportan más aglomeraciones que otras. El incremento de la fiabilidad de estos servicios y la mejora de la puntualidad son componentes importantes que exigen una supervisión constante. Estas líneas son (promedio diario de pasajeros):
 - Línea 15 Uphams Corner - Ruggles, por Dudley (6,800)
 - Línea 23 Ashmont - Ruggles, por Grove Hall (12,900)
 - Línea 28 Mattapan - Ruggles, por Grove Hall (13,000)
 - Línea 66 Harvard Square - Dudley, por Allston (10,700)
- 2. Desarrollar un servicio de taxis más fiable hacia, desde y dentro de Roxbury.** Esto implica que la comunidad tenga un mayor dominio sobre el servicio de taxis para el ámbito local. Otros barrios, como East Boston, tienen un problema semejante.
- 3. Ampliar el acceso del transporte público de Roxbury a los centros de trabajo, culturales, recreativos y comerciales de la ciudad y de la región.** La comunidad depende de las líneas locales de autobuses y de las semidirectas que atraviesan la ciudad, que pasan por el Melnea Cass Boulevard, en el extremo oriental de la comunidad, para acceder a algunos de los principales centros de trabajo de la región, incluyendo el centro de la ciudad, el Boston Medical Center, Longwood y

Newmarket. Para satisfacer adecuadamente las necesidades de la comunidad, hace falta que en estas rutas se consigan mejores tiempos de viaje, el servicio sea más frecuente y haya menos transbordos.

Para llegar a muchos centros de trabajo del área metropolitana de Boston es preciso viajar a diario desde el centro de la ciudad a la periferia. Las modificaciones del servicio de transporte público deben diseñarse de manera que mejoren las conexiones con los centros de trabajo situados a lo largo de los corredores de las carreteras 128 y 495. Habría que integrar un sistema periférico de autobuses que enlazara los centros de trabajo de las carreteras 128 y 495 con las líneas e instalaciones existentes y propuestas.

Algunas líneas exigen la continuidad del servicio fuera de las horas punta o el mantenimiento de algunos servicios adicionales fuera de esas horas, con el fin de facilitar los traslados a destinos culturales, recreativos y comerciales. Es importante ampliar el horario de servicio a las horas nocturnas de los días laborables y de los fines de semana, para facilitar el acceso a los puestos de trabajo. Las líneas que requieren esas mejoras son:

- Línea 8 (Harborpoint/UMass - Kenmore Station, por Dudley)
- Línea 15 (Uphams Corner - Ruggles, por Dudley)
- Línea 19 (Fields Corner - Ruggles, por Grove Hall)
- Línea 28 (Mattapan - Ruggles, por Grove Hall)
- Línea 42 (Forest Hills - Ruggles, por Egleston Square)
- Línea 44 (Jackson Square - Ruggles, por Seaver Street)
- Línea 45 (Franklin Park Zoo - Ruggles, por Blue Hill Avenue)
- Línea 66 (Harvard Square - Dudley, por Allston).

4. Aprovechar mejor las infraestructuras de transporte público existentes y las propuestas, concentrando la urbanización en torno a las estaciones de transportes públicos, de acuerdo con los principios de la Urbanización Orientada al Transporte público (UOT).

La presencia de importantes centros de transporte público, tanto dentro del barrio como en sus extremos, facilita unas oportunidades estratégicas para una nueva urbanización dentro de Roxbury. La concentración de la construcción de nuevas viviendas y de comercios y servicios diversos en los nodos de transporte público proporciona un acceso adecuado al mismo de los residentes, compradores y trabajadores y reduce la necesidad de utilizar el automóvil particular. La urbanización próxima a las áreas de transportes públicos de Roxbury aprovecha también las líneas rápidas que admiten un mayor número de usuarios.

5. Implementar el Proyecto Fundamental de Transportes. La Organización Metropolitana de Planificación (OMP) creará en 2004 un plan regional revisado de transportes de 25 años. Al mismo tiempo, el Departamento de Transporte de Boston está elaborando un informe centrado en el transporte público y las conexiones regionales, que forma parte de su plan global de transporte de la ciudad, *Access Boston*, que se publicará en la primavera de 2002. El informe evaluará la gran cantidad de proyectos de vías y de transportes que se han sometido a consideración en

Boston y desarrollará enfoques para integrarlos en sistemas y comparar sus virtudes y defectos relativos. Entre los proyectos fundamentales de Roxbury que se están considerando tanto en el plan de la OMP como en Access Boston están:

- La fase 3 de la Silver Line, que enlazaría el servicio BRT de Washington Street con la vía exclusiva de South Boston.
- Las extensiones de la Silver Line, que llegan a Grove Hall, Mattapan y Codman Square.
- La conversión del servicio de la Washington Street en ferrocarril ligero con conexiones con el sistema de la Green Line en la Boylston Station y con South Boston mediante la conversión de los túneles de las fases 2 y 3 de la Silver Line.
- La Indigo Line, que incrementaría la frecuencia de servicio y las paradas en la línea ferroviaria de cercanías Fairmount; extensiones del concepto de línea ferroviaria rápida Indigo Line para enlazarla con un servicio ferroviario este-oeste a Allston Landing, y
- El Proyecto de Anillo Urbano, que crearía conexiones de BRT y de ferrocarril desde Roxbury al sistema radial de transportes públicos y a las áreas de trabajo, como las de Longwood y Fenway, el Boston Medical Center, South Boston y el aeropuerto Logan. Se pretende que el Proyecto de Anillo Urbano mejore la conectividad de los transportes públicos en el corredor circular desde South Boston, el área del Boston Medical Center, Roxbury y el área de Longwood, Fenway, Cambridge, Somerville, Everett y Chelsea y el aeropuerto Logan.

Además, aliviaría sustancialmente la congestión del sistema central de trenes ligeros subterráneos y, en particular, la Green Line. La ATBM ha realizado un estudio de viabilidad del proyecto que recomienda que se lleve a cabo en tres fases. La primera fase consistiría en un servicio reforzado de autobuses locales y rápidos por el corredor. La segunda fase crearía carriles reservados a los autobuses rápidos por el Melnea Cass Boulevard, así como entre Fenway y Cambridgeport y entre Chelsea y el aeropuerto Logan en Boston Este, así como apeaderos de ferrocarriles de cercanías nuevos o mejorados en el Urban Ring Corridor. la tercera fase implicaría una línea ferroviaria ligera o normal entre Dudley Square y Sullivan Square.

La ATBM ha iniciado ahora una revisión ambiental de la fase 2 del proyecto. El proceso de evaluación de impacto ambiental será el foro a través del cual se tramitará el plan de los carriles para autobuses del Melnea Cass Boulevard, así como los de otros carriles para autobuses. **El plan recomienda que las líneas de la fase 2 lleguen directamente a Dudley Square.**

El estudio propone dos trazados alternativos para la fase 3 que contempla el tendido ferroviario ligero. **El plan recomienda en la fase 3 que se extienda el ferrocarril ligero desde Dudley Square hasta las barriadas de Roxbury, incluyendo Upham's Corner, para conectar después con la Red Line en**

JFK/Umass.

- 6. Roxbury debería aprovechar la reautorización de los fondos federales de transportes.** La Transportation Equity Act-21 (TEA-21), así como otras leyes federales implementadas por el Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano (VDU) y el Departamento de Trabajo son recursos no explotados que pueden orientarse hacia la formación laboral y la generación de nuevos negocios.

Vivienda

Perspectiva general

La mayoría de los residentes se identifica con alguna de las distintas barriadas que constituyen Roxbury. Cada barriada tiene cualidades propias caracterizadas por diversos tipos de viviendas, que van desde las viviendas unifamiliares de tres niveles hasta los bloques de viviendas multifamiliares. Gran parte de la arquitectura de Roxbury tiene un valor histórico significativo y se están rehabilitando muchas estructuras. Los residentes muestran una identificación muy fuerte con estas barriadas y el Plan reconoce que las estrategias para la construcción de viviendas, teniendo en cuenta la compatibilidad arquitectónica, su carácter asequible, las urbanizaciones de apartamentos y las densidades, deben definirse según cada barriada.

Las nuevas construcciones deben diseñarse de manera que sean compatibles con las casas de los alrededores y no compliquen el tráfico ni los problemas de estacionamiento. El enfoque de la vivienda en Roxbury debe facilitar el desarrollo de una combinación de tipos de casas, más o menos asequibles, que permita a los residentes de diversos niveles de renta permanecer en la comunidad en viviendas adecuadas. Para los residentes en Roxbury, es una prioridad que las estrategias de vivienda en el barrio tengan en cuenta también las necesidades de las personas ancianas y discapacitadas. En la comunidad de Roxbury se tiene gran respeto a los ancianos y un fuerte deseo de garantizarles unas situaciones de vida de calidad.

Tendencias en la vivienda

Una economía fuerte y el vertiginoso incremento regional de la demanda de viviendas han provocado una demanda tremenda de viviendas en toda la ciudad de Boston. En particular, Roxbury ha experimentado uno de los incrementos más fuertes de los precios de la vivienda. Con el acicate de su proximidad al centro de la ciudad, muestra de una asombrosa reserva de viviendas residenciales, y su cercanía a otros barrios caros, como Jamaica Plain y el South End, el precio de una vivienda familiar de tres habitaciones ascendió un 117% entre 1997 y 2001. El alquiler de apartamentos de dos dormitorios que se anuncian en Roxbury aumentó un 89% entre 1995 y 2001.

La permanencia de los residentes en Roxbury en la comunidad

Aunque muchos residentes en Roxbury hayan disfrutado de los beneficios de una economía fuerte, otros muchos temen también que esas mismas fuerzas expulsen del barrio a algunos residentes. La construcción de viviendas en la región no se ha mantenido al ritmo de las nuevas demandas derivadas del aumento de puestos de trabajo y, por tanto, los precios de venta y de alquiler de viviendas han sufrido una tremenda presión al alza. A medida que los precios del mercado han dejado fuera de él a muchas familias trabajadoras, ha aumentado la demanda de viviendas subvencionadas. En consecuencia, hay un déficit de viviendas económicas en la región.

Por barrios, Roxbury tiene una de las tasas más bajas de propietarios de viviendas de 1, 2 y 3 habitaciones que vivan en ellas: un 58.2% frente al 70.8% de la ciudad en general. Según un estudio de 1996 del Departamento de Urbanización de los Barrios y la Comisión para una Vivienda Aceptable de Boston, el 49% de las viviendas construidas en Roxbury estaba subvencionado, más del doble de la tasa de la ciudad, del 19%. En el año 2000, el porcentaje de viviendas protegidas por el gobierno con respecto al mercado libre excedía del 50%, frente al 20% de toda la ciudad.

El elevado número de pisos subvencionados ha llevado a algunos residentes a propugnar un mayor equilibrio de rentas en Roxbury y el incremento del número de propietarios que vivan en sus viviendas, tanto económicas como a precios de mercado. Muchos residentes están de acuerdo en la importancia de estimular la diversidad económica y de que, en todas las urbanizaciones nuevas, se ofrezcan viviendas, tanto de alquiler como en venta, a personas de distintos niveles de rentas. La comunidad no se ha pronunciado en contra de la importancia crítica de la existencia y mantenimiento de viviendas subvencionadas de alta calidad. El objetivo consiste en el equilibrio entre tipos de viviendas.

Urbanización Orientada al Transporte Público

La comunidad de Roxbury puede beneficiarse mucho de las ideas nuevas e innovadoras acerca de las urbanizaciones de viviendas que tienen en cuenta los problemas de congestión del tráfico y la disponibilidad de servicios de transporte público. La urbanización orientada al transporte público es un enfoque que recomienda la ubicación de la mayor densidad de viviendas y la apertura de comercios y servicios de diversa índole cerca de las estaciones de los transportes públicos. En consecuencia, serán más los residentes que puedan acceder al transporte público y se beneficien de los servicios que proporciona la urbanización de usos mixtos. Las áreas de Roxbury adecuadas para la urbanización orientada al transporte público están en torno a las estaciones de Ruggles, Roxbury Crossing y Jackson Square de la ATBM, Dudley Square, Upham's Corner y, en el futuro, Grove Hall. En fases futuras, la Silver Line deberá llegar hasta allí.

Objetivos globales

Cualquier estrategia dirigida a garantizar que Roxbury tenga una cantidad suficiente y asequible de viviendas que satisfagan las necesidades de los residentes ha de contemplar cuatro elementos claves. Estos cuatro elementos reflejan las preocupaciones y sugerencias hechas en muchas reuniones con los residentes y los líderes comunitarios:

A. Mantenimiento y expansión de la vivienda económica.

- B. Estrategias para incrementar los índices de viviendas de propiedad individual y colectiva.**
- C. Diseño y planificación de viviendas innovadoras.**
- D. Mantener el nivel de calidad de la vivienda pública.**

Mantenimiento y expansión de la vivienda económica

La posibilidad de acceder a una vivienda en los niveles municipal, estatal y federal es esencial para la construcción y conservación de las viviendas. Una vivienda de buena calidad, económica y accesible es importante tanto para los empresarios nuevos y actuales como para los residentes en el barrio. La disponibilidad de buenas viviendas acordes con la capacidad económica de los futuros empleados es una consideración importante a la hora de tomar decisiones relativas a la ubicación de las empresas. La estrategia de vivienda del Alcalde reclama un incremento del apoyo y de los recursos del municipio para el desarrollo de iniciativas de vivienda en toda la ciudad. Estos programas facilitan una ayuda esencial a las organizaciones, instituciones y residentes que trabajan para aumentar la cantidad y la calidad de la oferta de viviendas en Roxbury.

El Alcalde Menino hizo de la construcción y conservación de las viviendas una de sus máximas prioridades a principios de enero de 1999. Elevó su departamento de vivienda al nivel del gabinete municipal, convocó reuniones semanales con los directores de los departamentos de la ciudad relacionados con la vivienda y destacó las formas de afrontar el primer y mayor obstáculo para la construcción de viviendas en Boston: la financiación. En la primavera de 2000, el Alcalde Menino convocó una comisión de asesores para que contribuyera a formular una nueva estrategia de vivienda para la ciudad de Boston, con el fin de satisfacer la demanda de viviendas. En octubre de 2000, el Alcalde publicó: *Leading the Way: A Report on Boston's Housing Strategy FY2001-2003*. Esta estrategia destaca la campaña municipal para incrementar la oferta de viviendas y conservar y proteger la oferta de viviendas económicas durante los tres años siguientes. Concentrará los esfuerzos de las agencias de vivienda de la ciudad para garantizar que las que se construyan sirvan a personas de todo el espectro de ingresos. En total, la estrategia de vivienda dirige la inversión pública y privada de más de 2 mil millones de dólares durante los tres años siguientes.

Se prevé que Roxbury se beneficie en medida importante del plan *Leading the Way*. La mayoría de los objetivos declarados en el plan concuerdan con las prioridades de Roxbury y se alude a ellas en una serie de casos de la lista de estrategias recomendadas. Los dos objetivos más significativos del documento *Leading the Way* son:

- 1. Incrementar en 7,500 las viviendas de la ciudad en 3 años.** Para conseguir un mercado inmobiliario equilibrado y estable, es necesario construir viviendas nuevas destinadas a personas de todos los niveles de renta. Para ello, el municipio:
 - Creará 2,100 pisos económicos subvencionados por el municipio.
 - Volverá a poner a disposición del público 1,100 viviendas públicas vacías.
 - Estimulará el mercado privado para construir 4,300 viviendas.

- 2. Conservar 10,000 viviendas de alquiler y ocupadas por sus propietarios.** La conservación de los inmuebles existentes y la protección de los edificios que sean víctimas de nuestra fuerte economía, incluyendo transformaciones para usos no residenciales, debe gozar de prioridad inmediata. El Plan Estratégico Director de Roxbury se centra en programas e iniciativas específicas que maximizan las oportunidades para que los residentes en Roxbury alcancen las metas establecidas con la intervención de la comunidad. Los objetivos y estrategias siguientes, aunque específicos de Roxbury, incorporan el espíritu de la estrategia *Leading the Way* del Alcalde y, en algunos casos, reflejan sus prioridades concretas.

Hay diversas estrategias que reflejan la colaboración de la Alcaldía con Roxbury en relación con las políticas y prácticas relativas a las viviendas subvencionadas, que incluyen:

Estrategias recomendadas

- 1. Examinar las oportunidades para reutilizar adaptativamente edificios que no hayan sido residenciales y que puedan transformarse en residenciales.** Considérense los pabellones residenciales ubicados en antiguos almacenes y edificios industriales y comerciales de las zonas de Dudley Square y Hampden Street. También debe estimularse las viviendas por encima de la primera planta de los comercios minoristas, con el fin de promover la seguridad y la visibilidad tanto para ir de compras como para vivir, y para crear distritos comerciales activos durante 18 horas.
- 2. Construir viviendas en terrenos de propiedad pública.** El municipio ha llevado a cabo durante dos años una Iniciativa de Vivienda que forma parte de la estrategia *Leading the Way* del Alcalde. Una de las prioridades ha sido inventariar las propiedades del Departamento de Urbanización de los Barrios (DUB) y de la Autoridad de Reurbanización de Boston (ARB) clasificadas para usos residenciales y elaborar un programa para anunciar oportunamente su disponibilidad para la reurbanización. Gran parte del inventario corresponde a lugares pequeños y dispersos en barrios de toda la ciudad de Boston, incluyendo Roxbury. En algunos casos, la ARB y el DUB trabajan juntos para reunir parcelas adyacentes de terrenos de titularidad pública en un solo solar apto para edificar, para facilitar la reurbanización.
- 3. Maximizar las viviendas económicas.** De acuerdo con las necesidades de viviendas económicas, señaladas en *Leading the Way*, la meta consiste en maximizar el número de viviendas económicas construidas en terrenos de titularidad pública. La mayoría de las viviendas edificadas en propiedades municipales es económica. En su calidad de organismo responsable de los desembolsos de todos los fondos públicos para vivienda, el Departamento de Urbanización de los Barrios pone los terrenos a la venta para su reurbanización, con la idea de bonificar los proyectos potenciales con las subvenciones federales, estatales y municipales para viviendas económicas. La ARB trata de maximizar las viviendas económicas con arreglo a los objetivos de la comunidad local, las

realidades del mercado y la viabilidad financiera. Con arreglo a los diversos programas de desarrollo se hacen públicas los pliegos de propuestas.

4. **Seguir fortaleciendo el proceso comunitario.** La Autoridad de Reurbanización de Boston y el Departamento de Urbanización de los Barrios han desarrollado un procedimiento para trabajar con la comunidad con el fin de urbanizar las propiedades de titularidad pública destinándolas a viviendas. Aunque sus procedimientos sean ligeramente diferentes, la ARB y el DUB han establecido unos parámetros según los cuales la comunidad tiene grandes oportunidades de participar en los principios orientadores para la reurbanización y de influir en ellos.
5. **Trabajar con propietarios privados, institucionales y comunitarios de terrenos para estimular y facilitar la construcción de viviendas en solares y en edificios cuando sea conveniente.** Los recursos de Boston Home Again y los programas de Urbanización para Alquiler están a disposición de los constructores privados, mediante el Departamento de Urbanización de los Barrios.
6. **Estudiar la creación de una sociedad comunitaria de aprovechamiento de terrenos.** Se anima a los miembros de la comunidad a que trabajen con organizaciones de la comunidad para examinar la utilidad de una sociedad comunitaria de aprovechamiento del terreno de Roxbury, con objeto de adquirir y construir en solares o edificios abandonados y tener la oportunidad de adquirir las viviendas en propiedad. También deben ponerse en contacto con la comunidad empresarial, las instituciones privadas y las fundaciones locales para que apoyen estos esfuerzos. Deben investigarse además otras formas de asegurar el carácter permanentemente asequible de las viviendas, como las escrituras con cláusulas sin fecha de caducidad que garanticen el carácter económico de las viviendas o el acceso del inquilino a la propiedad de la vivienda sin coste excesivo.

Estrategias para incrementar los índices de viviendas de propiedad individual y colectiva

1. **Utilizar los programas municipales existentes para educar y ayudar a los posibles compradores.** Hay muchos programas municipales que pueden utilizar los residentes en Roxbury. Son: Homebuyer 101, Boston Home Certificate Initiative, 1st HOME Program, Boston Home Sites Program y Home Again Program. *Leading the Way* describe todos estos programas.
2. **Extender los programas municipales que ayudan a los aspirantes a la compra de una vivienda a comprender las ventajas y los inconvenientes de ser propietarios de su vivienda.** Presentar a la comunidad diversos aspectos de la propiedad de una casa, incluyendo ayudas, clases de educación, préstamos a interés reducido e incentivos y programas diseñados para aumentar los índices de propiedad de las viviendas. Véase *Leading the Way*.

3. **Examinar y estimular formas alternativas de propiedad de las viviendas.** Estas alternativas son las cooperativas de viviendas, los pisos y otras formas estructuradas de propiedad de viviendas multifamiliares.
4. **Desarrollar una estrategia de viviendas específicamente orientada a las necesidades de los ancianos, como el Senior Vacant Units Program.** Las iniciativas de Viviendas Económicas y Asistidas para Ancianos combinan la propiedad municipal y la adquirida privadamente con la financiación federal, estatal y municipal para crear viviendas asequibles para los ancianos. El **Senior Vacant Units Program** ayuda a los propietarios de viviendas a permanecer en sus hogares, si lo desean, recuperando sus pisos vacíos, sumándolo a sus ingresos y creando apartamentos económicos.
5. **Supervisar el número de viviendas para discapacitados disponibles en la comunidad y fomentar la construcción de más edificios con el número suficiente de pisos que requiere la American with Disabilities Act (ADA) para que se exija la accesibilidad plena.** En todas las edificaciones nuevas de la ciudad, el 5% de los pisos de las casas que cuentan con 20 ó más, ha de cumplir las especificaciones de la ADA con respecto a la accesibilidad de las personas discapacitadas. Las edificaciones con 12 pisos ó más, los reservados de acuerdo con la ADA deben tener acceso a la primera planta y cabida en el ascensor y en los pasillos. Los costes de la construcción de pisos que sean plenamente accesibles, con todas las características especiales exigidas, tienden a elevar el coste de la construcción. Los edificios con mayor número de pisos son los más ventajosos para la comunidad discapacitada. Con frecuencia, otro factor importante es la zona de la comunidad en la que estén situados estos pisos, si la persona discapacitada depende del transporte público y le conviene tener cerca los servicios del barrio. La iniciativa municipal de promover el estudio y la implementación de la Urbanización Orientada al Transporte público cuando sea conveniente afronta muchos de los problemas de movilidad a los que se enfrentan los discapacitados y la comunidad de ancianos.
6. **Proporcionar viviendas a los discapacitados mediante programas como los Cheques para los Discapacitados no ancianos, para personas con discapacidades, facilitados por la Autoridad de Vivienda de Boston.**
7. **Continuar utilizando y expandiendo las iniciativas relativas a viviendas abandonadas y vacías.** El municipio promueve programas que debe aprovechar la comunidad para reocupar viviendas vacías o abandonadas y convertirlas de nuevo en viviendas económicas. Como señala *Leading the Way*, entre las iniciativas, están los programas: Abandoned Building Campaign, Receiverships, Vacant Apartment Project y Senior-Owned Vacant Apartments.
8. **Elaborar un perfil del barrio de Roxbury.** La ARB ha realizado un perfil de barrio de todos los de la ciudad, tal como están delimitados por los límites de zonas de la ARB. Los perfiles recogen una historia básica y datos demográficos de acuerdo con el nuevo censo del 2000, así como otros datos críticos que se pondrán a disposición de la comunidad a través de la página de Internet. El Departamento de Transporte de

Boston (DTB), a través de Access Boston, está en pleno proceso de elaboración de perfiles de barrios en relación con los problemas del transporte. Se prevé que este documento se publique hacia el verano de 2002 y se mostrará en la página de Internet del DTB.

- 9. Anunciar los programas de vivienda a disposición de los residentes en la ciudad de Boston.** Analizar los datos del censo al nivel del barrio en cuanto se divulguen, mostrando en la página de Internet del municipio los datos demográficos, de vivienda y económicos. Anunciar los programas de vivienda a disposición de los residentes en la ciudad de Boston y crear asociaciones para divulgar la información con las corporaciones de desarrollo comunitario y otros grupos de la comunidad.
- 10. Implementar una campaña publicitaria dirigida a los hogares que tengan derecho a beneficiarse de los servicios municipales.** Hay diversos programas de vivienda patrocinados por el municipio y por organizaciones sin ánimo de lucro, así como programas educativos.
- 11. Establecer un mecanismo para fomentar la financiación municipal, estatal, federal y privada, inmediata y apreciable, en apoyo de la vivienda.** Los recursos de vivienda actuales constituyen unos activos valiosos de la comunidad y es necesario conservarlos. Tiene una importancia crítica establecer un método firme y consistente que supervise y cuantifique los desembolsos de fondos municipales. Para ampliar las oportunidades relativas a la vivienda es esencial conocer los recursos y acceder a ellos.
- 12. Examinar las políticas tributarias y recomendar estrategias en apoyo a los actuales propietarios de viviendas.** Un objetivo clave del Plan consiste en asegurar que los residentes actuales puedan permanecer en sus casas. Con este fin, deben examinarse las políticas tributarias vigentes y sugerirse modificaciones con objeto de dar incentivos que faciliten la permanencia de los propietarios en sus hogares. Hay que desarrollar nuevas estrategias y fomentar los programas existentes para proporcionar apoyo y recursos financieros, incluyendo créditos a bajo interés para la rehabilitación de las viviendas para los residentes de rentas bajas y medias que deseen permanecer en el barrio, pero necesiten dinero para mantenimiento y reparaciones.
- 13. Utilizar “Don’t Borrow Trouble”, el programa global de concienciación sobre préstamos a usura y de prevención de la ejecución de avales de la ciudad de Boston (DUB).** Este programa abarca una premiada campaña educativa del Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano, la Compañía Federal de Seguros de Depósitos y la Conferencia de Alcaldes de los Estados Unidos, que se combina con el asesoramiento para la prevención de la ejecución de avales ofrecido por el personal del Boston Home Center, así como por especialistas de prevención de la ejecución de avales de organizaciones locales de vivienda sin ánimo de lucro.
- 14. Estimular a las organizaciones de la comunidad local para que supervisen y reduzcan las discriminaciones en las operaciones de préstamo.** Hacer que las instituciones crediticias cumplan las disposiciones de la Ley de Reinversión en la

Comunidad. Al animar a los residentes a que pidan consejo sobre créditos y reciban formación sobre la propiedad de las viviendas, pueden reducirse significativamente las prácticas crediticias a usura. Los bancos pueden apoyar estas actividades patrocinando sesiones de formación y clases de educación.

- 15. Exigir el cumplimiento del código de vivienda de acuerdo con las recomendaciones y políticas vigentes.** Estos códigos han de cumplirse estricta y equitativamente. Investigar cómo puede vincularse la financiación con la exigencia del cumplimiento de las obligaciones para ayudar a los propietarios de viviendas con rentas bajas a hacer las necesarias reparaciones.
- 16. Dar a conocer el cursillo gratuito de seis horas Homeowner 201, que trata del mantenimiento y gestión de la propiedad, la formación como dueño de un inmueble y la administración de la economía personal.** Aunque se exige a quienes deseen recibir ayuda financiera por medio de la Boston Home Certificate Initiative del DUB, el cursillo está abierto a todo el mundo. Quienes lo hayan realizado pueden solicitar descuentos en varias agencias locales de seguros y ferreterías.
- 17. Ponerse en contacto con posibles colaboradores que donen materiales y tiempo.** Además de la asociación entre el gobierno y desarrolladores sin ánimo de lucro, comerciales e institucionales, otros colaboradores filantrópicos pueden ser de gran utilidad en la construcción de nuevas viviendas. Puede pedirse a arquitectos que diseñen prototipos de viviendas por razones de bien común. Youth Build, una organización con sede en Roxbury que imparte formación en destrezas de construcción para jóvenes y adultos jóvenes, o Habitat for Humanity puede colaborar con la comunidad para trabajar en la construcción o renovación de casas. También es posible contactar con The Home Depot o la Boston Building Materials Coop para solicitar que donen materiales para construir viviendas. El mejor apoyo para este tipo de iniciativa puede venir de una iniciativa de la comunidad mediante una corporación de desarrollo comunitario o una organización religiosa.

Diseño y planificación de viviendas innovadoras

A continuación, aparecen algunas estrategias generales para la planificación de la vivienda. En la sección *Recomendaciones de diseño urbanístico para la comunidad* pueden encontrarse recomendaciones específicas de diseño de viviendas.

- 1. Dar oportunidad de que las barriadas planeen globalmente para el desarrollo de su área.** El municipio tiene que comprometer lo antes posible a la comunidad de Roxbury en la planificación global para la urbanización de parcelas públicas y en la preparación del Pliego de Propuestas. La misma importancia tiene que la comunidad tome la iniciativa de participar plenamente en ese proceso. El Plan establece un proceso de revisión comunitaria de varias fases para disponer de parcelas de titularidad pública en la sección de *Implementación y gobierno*.

2. **Estudios de barriada.** La ARB, en colaboración con otros departamentos municipales, como el DUB y DTB, participa en los estudios de las barriadas a través de proyectos como el Estudio de los Transportes y la Calidad del Aire de la Dudley Square, la Iniciativa de Vivienda de Grove Hall en las Main Streets, el Estudio de Desarrollo Orientado al Transporte Público de Uphams Corner y el Estudio de Highland Park. Estos estudios reconocen que cada barrio tiene objetivos, estilos arquitectónicos e historias diversos y que debe darse a cada barriada la oportunidad de crear sus propios objetivos de vivienda, establecer sus preferencias de densidad y la proporción entre viviendas económicas y viviendas a precios de mercado. Cuando se hayan completado estos estudios de barriadas o estén orientando los proyectos de urbanización, se recogen sus objetivos y preferencias para incluirlos en el Plan Director de Roxbury. Un ejemplo de este tipo de planes es el Estudio de la Blue Hill Avenue, realizado por el Grupo de Trabajo de la Iniciativa de la Blue Hill Avenue.
3. **Recomendar el incremento de densidad y altura de las construcciones en lugares situados en las proximidades inmediatas a las paradas de los transportes públicos.** Debe estimularse la Urbanización Orientada al Transporte Público, reduciendo la proporción de estacionamientos para las viviendas inmediatamente adyacentes a las paradas de transportes rápidos de la Orange Line, la Silver Line y el Urban Ring, cuando se construya. Cada barrio, a través de foros comunitarios, tendrá que discutir las compensaciones implícitas relativas al valor comercial frente a los impactos de los potenciales estacionamientos en las calles residenciales adyacentes.
4. **Extender los programas municipales que dan publicidad a las propiedades y acciones de los propietarios negligentes.** Muchos edificios abandonados son de propiedad privada. El DUB revisa anualmente los edificios vacíos. En la página de Internet: www.cityofboston.gov/dnd, se publica una lista de las propiedades privadas y abandonadas para incitar a los propietarios a que vendan o arreglen sus propiedades. Es probable que el hecho de poner en evidencia a los propietarios negligentes les sirva de incentivo para arreglar sus propiedades. La ciudad de Boston ha instituido varios medios para hacer a los propietarios de viviendas y propietarios ausentes responsables ante la comunidad del mantenimiento y cuidado de sus propiedades. Véanse en *Leading the Way* los programas que ayudan en esta tarea.

Mantener el nivel de calidad de la vivienda pública

1. **Mantener el carácter económico de las viviendas de alquiler financiadas con fondos federales** ayudando al municipio a apoyar iniciativas como Tracking and Intervention, Tenants at Risk Program y Housing Preservation Agreements. Estos programas están descritos en *Leading the Way*.
2. **Rehabilitar y reocupar completamente las viviendas públicas de Boston.** El Capital Improvement Program de la Autoridad de la Vivienda de Boston y el programa HOPE VI son iniciativas de la AVB que pretenden esa finalidad. Ejemplos de ello son la finalización satisfactoria de la reurbanización de las viviendas públicas de Orchard Gardens en Roxbury y el proyecto Mission Main en el barrio cercano de Mission Hill.

- 3. Revisar, cuando sea conveniente, las opciones para combinar el desarrollo de la vivienda con los usos comerciales en parcelas grandes.** Los lugares vacíos o infrautilizados de propiedad pública o privada dan oportunidades de desarrollo para usos mixtos, incluyendo los residenciales y los que puedan generar puestos de trabajo.

- 4. Estimular la distribución por la comunidad de tipos de viviendas que se adapten a grupos especiales de población.** Los ancianos, las personas con problemas físicos, las familias numerosas y los ocupantes de una sola habitación, entre otros, necesitan viviendas en Roxbury. La distribución de viviendas por la comunidad garantiza que las distintas poblaciones tengan acceso a las mismas. Para que tales programas tengan éxito, es fundamental establecer normas de ocupación y supervisar la gestión de las instalaciones de hogares de grupo y de habitaciones aisladas.

Recomendaciones de diseño urbanístico para la comunidad

Una consecuencia positiva del renovado interés por Roxbury como comunidad en la que vivir, trabajar o regentar un negocio es la capacidad de establecer y mantener unas normas y criterios exigentes de diseño a los que tengan que atenerse los futuros urbanizadores. Dados los muchos atractivos de esta comunidad y su potencial intrínseco de mejoras futuras, es poco probable que la exigencia rigurosa de cumplimiento de las normas de urbanización alejen al tipo de urbanizador o empresario que sería bienvenido a la comunidad de Roxbury.

Las normas y recomendaciones de diseño aplicadas a las parcelas de propiedad pública y a los elementos del ámbito público deben fijar el listón como ejemplo que puedan igualar o superar los urbanizadores privados.

Estrategias recomendadas

- 1. Enfatizar la primacía de las calles clave de la comunidad, como Washington Street, Warren Street, Blue Hill Avenue, Seaver Street, Columbus Avenue y Melnea Cass Boulevard, mediante el diseño de elementos del paisaje urbano, como el pavimento, las zonas ajardinadas, el alumbrado, la señalización y el mobiliario urbano (bancos, papeleras, etc.).** El diseño y el nivel de organización pública reflejados en unas calles clave, de gran notoriedad, transmite un potente mensaje acerca de la calidad general del barrio. La inversión financiera fundamental federal y estatal ha de dirigirse a las calles clave. Hay que dar prioridad a las mejoras en estas calles.
- 2. Establecer normas de diseño de la calle que tengan en cuenta la importancia de las zonas peatonales.** Aplicar las normas de diseño del paisaje urbano elaboradas por el Departamento de Transportes del municipio. Estas recomendaciones aparecen en *Streetscape Guidelines for Boston's Major Roads* (1999) y *Guidelines for Residential Streets* (2001). Estas recomendaciones de diseño deben aplicarse en todos los proyectos de reconstrucción. Los principios de estos documentos, incluyendo la promoción de “un sistema de transporte equilibrado y eficiente”, así como “seguridad en la calle, conectividad con el trabajo y el hogar, acceso a opciones de transporte y la creación de un entorno público limpio y confortable” están de acuerdo con el espíritu de este Plan.
- 3. “Un mismo tamaño no sirve para todo”.** Las normas de diseño urbanístico para las viviendas, las estructuras comerciales, las estructuras industriales, los servicios públicos y los espacios abiertos deben adaptarse para reflejar la escala y el carácter del contexto inmediato.
- 4. En el barrio de Highland Park, deben aplicarse las recomendaciones de diseño definidas en el informe de la Comisión de Monumentos de Boston: “Preserving Highland Park: Protecting a Livable Community”.**
- 5. En el corredor de la Blue Hill Avenue, debe tenerse en cuenta y preverse la**

visión de la comunidad, tal como la define el Grupo de Trabajo de la Blue Hill Avenue en enero de 1996, en coordinación con el Departamento de Instalaciones Públicas y preparado con Stull and Lee, Inc.

- 6. En general, crear zonas intermedias de contacto entre las áreas industriales y las áreas residenciales.** Esta sección del informe señala una serie de recomendaciones concretas, específicas de cada lugar, para el diseño urbanístico. Son recomendaciones de diseño físico que reflejan las indicaciones de los residentes en la comunidad e interesados, tal como lo manifestaron en las muchas reuniones públicas y seminarios celebrados durante el proceso.
- 7. Elaborar normas de diseño y de mantenimiento compatibles con los barrios residenciales y los espacios abiertos adyacentes.** El Plan propone mejoras de diseño físico, incluyendo normas de restauración de fachadas, mejoras de la señalización, la iluminación, zonas ajardinadas y mantenimiento general. Igual importancia tienen las normas operativas que incluyen la reducción de los niveles de ruido, examen visual de almacenamiento en el lugar y horario limitado de operaciones.
- 8. Preparar normas de obligado cumplimiento de diseño y mantenimiento que puedan facilitar la mejor integración de usos no residenciales, en especial los industriales y comerciales, con áreas residenciales adyacentes.**
- 9. Dadas las espectaculares características topográficas y monumentos visuales de Roxbury, deben señalarse y protegerse importantes corredores panorámicos.**
- 10. Los pliegos de propuestas de desarrollo de propiedades públicas y privadas que se beneficien de inversiones públicas importantes en la preparación del lugar, inversiones en infraestructuras o financiación de las mismas deben incluir recomendaciones y criterios enunciados con claridad, coherentes con los objetivos del Plan Estratégico Director de Roxbury.**

Aunque las recomendaciones aquí expuestas se refieran sobre todo a intervenciones físicas, sólo pueden implementarse satisfactoriamente en el contexto de las muchas metas, objetivos y estrategias no físicas mencionadas en el estudio. La implementación de estas recomendaciones requiere la coordinación con una serie de acciones complementarias en el sector público, el sector privado y las diversas barriadas que constituyen la comunidad de Roxbury. La implementación específica de herramientas y estrategias se comentan en la sección *Implementación y gobierno* de este informe.

A, A1 - Mejorar el acceso de la comunidad de Roxbury a Fenway y al Área Médica de Longwood y al Puerto, completando un sistema de vías para bicicletas y peatonales que enlacen también con el Parque y el carril para bicicletas del Corredor Sudoeste y con el carril para bicicletas del Melnea Cass Boulevard.

B - Mejorar la transición entre el creciente campus de la Universidad Northeastern y el barrio residencial adyacente. Utilizar los elementos de diseño del paisaje urbano, incluyendo la iluminación, las plantas, la señalización y los materiales del pavimento, en

coordinación con la implementación de las recomendaciones de diseño tanto para las construcciones comerciales como para las residenciales, que realcen el terreno público, sobre todo en la zona peatonal.

C - Dentro del marco de referencia del plan global del Departamento de Transportes de Boston, examinar las opciones para mejorar las zonas peatonales de la Tremont Street, desde el Melnea Cass Boulevard hasta la New Dudley Street, y de la Columbus Avenue, desde la New Dudley Street hasta la Jackson Square y desde la Jackson Square hasta la Egleston Square.

Con respecto al estacionamiento en la calle, deben estudiarse los refugios al borde de las aceras y otras medidas de limitación del tráfico.

La iluminación a escala de los peatones y la abundante plantación de árboles son elementos del diseño urbanístico que debe utilizarse para enfatizar la importancia de estas calles peatonales e indicar a los conductores que moderen su velocidad.

Un “ramal” del carril para bicicletas del Southwest Corridor debe añadirse a la Columbus Avenue, entre Jackson Square y Egleston Square, y enlazarse con mejoras similares a lo largo de Seaver Street, para mejorar el acceso ciclista y peatonal al Franklin Park.

D - Ampliar el programa de las Main Streets de Dudley Square, desde el Melnea Cass Boulevard hasta la Massachusetts Avenue, en coordinación con las mejoras del paisaje urbano de la Silver Line.

E - La intersección del Melnea Cass Boulevard y Washington Street es la entrada principal al distrito de negocios de la Dudley Square. Las parcelas que configuran las cuatro esquinas de esta vital intersección deben reforzar su importancia. En consecuencia, las recomendaciones para las parcelas edificables en esta intersección deben permitir una altura significativa (de seis plantas) y usos activos de la planta baja, con destacada transparencia. En la medida de lo posible, las puertas y entradas deben dar acceso desde el Melnea Cass Boulevard o desde la Washington Street. La escala y el volumen deben ser complementarios con respecto a los edificios del distrito histórico de la Eustis Street. La esquina sudoeste es el lugar lógico para un centro de visitantes para celebrar la historia de Roxbury y, quizá, para facilitar un lugar central de encuentro que albergue encuentros comunitarios y foros con un funcionamiento parecido al del Faneuil Hall.

E1 - La intersección del Melnea Cass Boulevard con la Massachusetts Avenue, la Southampton Street y la autopista Southeast es la vía principal de acceso a la comunidad de Roxbury. La construcción propuesta para esta esquina como Crosstown Center debe diseñarse de manera que enfatice su importancia. Además, el diseño del entorno peatonal debe ser aquí seguro y atractivo. Los pasos de peatones, los materiales de pavimentación, el alumbrado, la señalización, los jardines y el arte público deben diseñarse y coordinarse para hacer de ésta una entrada única y atractiva a Roxbury y a Boston.

F - Las mejoras del paisaje urbano deben implementarse en la Massachusetts Avenue, entre el Melnea Cass Boulevard y el paso inferior bajo el ferrocarril de Midlands y más allá, para reforzar el estatus de la zona de Newmarket, como centro industrial urbano competitivo.

G - Mejorar las empresas de la zona de Newmarket, sobre todo donde constituyen la transición a las áreas residenciales a lo largo de Hampden Street. Debe estudiarse el sistema interno de calles para adaptarlo mejor al movimiento de camiones y al mantenimiento, minimizando no obstante el impacto de los camiones en las calles residenciales adyacentes. Mediante la reparcelación, los cambios de uso y unas recomendaciones estrictas relativas al almacenaje abierto, los olores, el ruido, el horario de funcionamiento, etc., debe implementarse un distrito de transición en Hampden Street.

H - Hampden Street, entre Dudley Street y el Melnea Cass Boulevard, junto con la Blue Hill Avenue, son rutas muy utilizadas hacia la autopista Southeast, el South End y otras zonas del centro de la ciudad. El paisaje urbano y el entorno peatonal general de esta zona necesitan importantes mejoras. Además, hay parcelas vacías y edificios infrautilizados en Hampden Street que podrían urbanizarse con fines de residencia o de trabajo.

I - Las mejoras del paisaje urbano y de las zonas ajardinadas, junto con el arreglo de fachadas, la construcción discreta, el alumbrado del lugar y zonas de almacenamiento cubiertas, mejorarán la relación entre las propiedades industriales y el barrio residencial adyacente.

J - El edificio de la Nawn Factory, que está incluido en el Distrito de Conservación Arquitectónica de Eustis Street, y las parcelas relacionadas deben combinarse en una propuesta de urbanización complementaria para asegurar la esquina sudeste del acceso a Dudley Square. La urbanización requiere la consolidación de la propiedad entre el estado y el municipio.

K - Dudley Square es el núcleo de negocio y cultural de la comunidad de Roxbury. Las mejoras fundamentales del sector público y los requisitos de construcción y zonificación deben incluir las recomendaciones del Estudio de Transportes y Calidad del Aire de Dudley Square y el Estudio del Centro Municipal de Dudley Square, del Departamento de Urbanización de los Barrios. Las mejoras y requisitos deben revisarse periódicamente para apoyar los esfuerzos de la Asociación de Comerciantes de Dudley Square, el programa de las Main Streets, la Corporación de Urbanización de la Comunidad de Madison Park, los residentes y otros interesados en el renacimiento de este importante enclave urbano.

L - La escala de la New Dudley Street, entre Roxbury Crossing (Columbus Avenue) y Warren Street, no resulta agradable para los peatones. La mejora de las zonas ajardinadas y del paisaje urbano, incluyendo los árboles de la calle y un alumbrado menos elevado, los estacionamientos en la calle y los refugios en los pasos de peatones deben utilizarse para reducir la velocidad de los vehículos y hacer más atractiva esta zona para el creciente número de peatones de la zona de Dudley Square. El paisaje urbano frente a la comisaría de policía y la biblioteca debe rediseñarse para disuadir de estacionar en las aceras y reemplazar los asientos, macetones y farolas anticuados.

M - Por su ubicación central en la comunidad de Roxbury y la anchura del paso existente, Warren Street es la ubicación preferida para la futura ampliación de la Silver Line y debe

diseñarse como Corredor con Prioridad para el Transporte Público.

N - Continuar mejorando el paisaje urbano de Washington Street, teniendo en cuenta su carácter cada vez más residencial.

O - El Martin Luther King Boulevard, diseñado originalmente como conector con la autopista Southwest cuando aún no estaba construida, está sobredimensionado con respecto a sus funciones actuales. Debería reducirse para acoger, quizá, una mediana ajardinada similar al Commonwealth Avenue Mall, aunque no tan ancha.

P - Reforzar los centros comerciales de barrio establecidos en Roxbury. Fomentar las viviendas y las oficinas sobre las plantas bajas, dedicadas a usos comerciales y de ventas al por menor. Aumentar las densidades donde la proximidad al transporte público facilite el acceso sin automóvil, haciendo de ésta una opción viable. Implementar estrategias de estacionamiento que faciliten sólo lo que sea necesario para apoyar razonablemente los negocios locales y los usos residenciales. Mediante programas agresivos de multas y de recogida con grúa, disuadir del estacionamiento de larga duración a los no residentes.

Q - Implementar un enlace peatonal claramente delimitado entre Franklin Park, el Museo del Centro Nacional de Artistas Afroamericanos y el Malcolm X Park. Debe utilizarse un alumbrado adecuado para peatones, pavimento y bancos, junto con una señalización que indique lugares significativos para definir claramente este corredor peatonal. Posteriormente, deben delimitarse caminos similares a través de Roxbury y, finalmente, enlazarlos para crear una experiencia parecida a la del “Freedom Trail”.

R - Mejorar y realzar el enlace peatonal entre el emergente distrito comercial Grove Hall y el cercano Franklin Park, para aumentar la sinergia entre estos dos destinos característicos.

S - Clarificar y mejorar el acceso peatonal al Franklin Park a través de pasos de peatones más agradables y mejor alumbrado de las entradas actuales a los caminos del parque. En la Humboldt Avenue, el área de la antigua inversión del trayecto del tranvía es un lugar ideal para crear una entrada que enfatice la relación simbiótica del Franklin Park con la comunidad afroamericana de Roxbury, que, fiel a su contexto histórico como requiere su designación como Monumento de Boston.

Debe reconfigurarse la Seaver Street para hacer más seguros los pasos de peatones y mejorar el acceso de bicicletas. También debe permitirse el estacionamiento, al menos fuera de las horas punta.

T - Examinar el potencial de un enlace peatonal y en bicicleta definido desde el Southwest Corridor Park al Franklin Park. Recomendación.

U - A lo largo del muro de contención de Midlands, examinar el diseño de una zona ajardinada entre el paso del ferrocarril y las propiedades residenciales adyacentes.

V - Reforzar el enlace entre el distrito comercial de Uphams Corner y Roxbury por

Dudley Street. Extender el programa Main Streets entre Uphams Corner y los bloques a ambos lados del apeadero de Midlands. Diseñar las parcelas y edificios en torno al apeadero para la Urbanización Orientada al Transporte Público.

W - Devolver a la Columbia Road su carácter de “bulevar”, de acuerdo con el Plan Olmsted Emerald Necklace original.

X - Definir visualmente los límites del área industrial de Newmarket. Estudiar y modificar cuando sea necesario la parcelación y el sistema de circulación para situar los negocios en el distrito para operar más eficientemente y adaptar a los cambios futuros de uso.

Recomendaciones de diseño de viviendas para la comunidad

Las renovaciones de las estructuras actuales y las viviendas futuras diseñadas y construidas en Roxbury deben cumplir unas normas rigurosas de diseño arquitectónico y urbanístico. Prestando una atención cuidadosa a la planificación, el volumen y los materiales, cualquier nueva vivienda debe procurar complementar y realzar las viviendas existentes, muchas de ellas históricamente significativas.

Las recomendaciones de diseño son una herramienta esencial de implementación. Cuando se trabajan con cuidado, comunican la visión de futuro del barrio. Pueden incorporarse a los pliegos de propuestas, utilizadas como base para evaluar la discrepancia de las solicitudes y servir de guía para la actividad privada de construcción, tanto mayor como menor. En Roxbury, hay barriadas identificables, con calles que van desde caminos que serpentean alrededor de una ladera con casas unifamiliares, hasta amplios bulevares con importantes edificios de varias plantas de apartamentos y estructuras de usos mixtos. Ningún conjunto de recomendaciones de diseño de viviendas podría servir posiblemente para todas las barriadas de Roxbury, ni siquiera para todas las calles de una determinada barriada. En consecuencia, las recomendaciones deben ser multifacéticas y permitir cierta flexibilidad, mirando caso por caso.

Tipos de calles existentes

Originalmente, Roxbury era un “suburbio de tranvía” y sus calles reflejan una red de calles comerciales de tranvía rellena con un mosaico de calles residenciales. Típicamente, las calles de tranvías estaban flanqueadas por edificios comerciales de una sola planta y bloques de apartamentos de muchos pisos. Ejemplos de esas calles son Blue Hill Avenue y Washington Street. Dos bulevares construidos en los últimos años, Martin Luther King y Melnea Cass, son ejemplos de calles que se prestan a la construcción de estructuras mayores que serían más apropiadas para las calles residenciales más interiores.

Habitabilidad

Desde los primeros tiempos de Roxbury, se han producido muchos cambios de estilo de vida, como las parejas en las que trabajan ambos y una mayor dependencia del automóvil, lo que se traduce en un mayor tráfico rodado y demanda de puestos de estacionamiento. Las recomendaciones de diseño para los nuevos tipos de vivienda deben respetar el

contexto histórico, sin dejar de responder a estos nuevos problemas.

Nuevas viviendas

Las nuevas urbanizaciones residenciales se desarrollarán de muchas maneras: (1) se rehabilitarán las estructuras residenciales existentes; (2) nuevas viviendas en solares de zonas residenciales existentes; (3) reutilización adaptativa de edificios existentes no residenciales, y (4) viviendas nuevas en zonas de usos mixtos con cantidades limitadas o no significativas de usos residenciales en la actualidad.

La reutilización de las viviendas existentes da oportunidad de conservar y mejorar el barrio. En general, las *Normas de rehabilitación de la Secretaría del Interior* señalan un enfoque que respete el carácter de un edificio histórico.

La reutilización adaptativa de edificios no residenciales y la construcción de viviendas nuevas en áreas de usos mixtos o no residenciales ofrece potencialmente la máxima libertad de diseño, pero las propuestas de diseño deben someterse al examen de las organizaciones establecidas del barrio, aunque sólo desempeñen una función consultiva.

PRINCIPIOS

Los siguientes principios básicos se aplican a todas las viviendas de todas las barriadas:

- Todas las viviendas nuevas y renovadas deben reforzar la riqueza y la diversidad de las viviendas actuales de Roxbury.
- Los nuevos tipos de edificaciones deben ser compatibles con el carácter predominante de las viviendas existentes en la barriada.
- La nueva construcción debe responder a la topografía existente y mantener las características naturales, como los afloramientos rocosos y los árboles grandes.
- La adecuada densidad de viviendas en cada barriada debe determinarse de acuerdo con las densidades, el uso del terreno y el contexto históricos. La generación de tráfico y la disponibilidad de transportes públicos son también factores que considerar a la hora de determinar los umbrales de densidad y las proporciones adecuadas de estacionamientos.
- El tratamiento de los espacios abiertos y de las zonas ajardinadas debe tenerse en cuenta al evaluar las propuestas de diseño.
- Siempre que se pueda, las viviendas deben estar orientadas a la calle y tener la opción de una entrada desde la calle al nivel del suelo.
- Para fomentar la seguridad del barrio, las viviendas deben estar orientadas de manera que permita vigilar la calle y otros espacios público y semipúblicos.
- El acceso y el estacionamiento deben acomodarse de manera que el automóvil, aunque convenientemente situado, no domine el lugar.
- No debe haber diferencia de aspecto entre las viviendas subvencionadas y las que se venden a precio de mercado.

PROCEDIMIENTO

Las recomendaciones de diseño de viviendas deben organizarse por barriadas y tipos de calles y contar con una participación importante de la comunidad. Se prevé que haya recomendaciones específicas para cada barriada y tipo de calle. Se estima que habrá una

media de seis tipos de calle por barriada. La mayoría de los tipos aparecerá en todas las barriadas. Utilizando como punto de partida las recomendaciones generales de diseño urbano, las organizaciones del barrio deben adoptar unas recomendaciones que reflejen las características únicas de sus calles y bloques. Las recomendaciones no deben reducir las nuevas construcciones a una mera repetición de los estilos de viviendas existentes. Hay que dar pie a interpretaciones nuevas de los temas arquitectónicos que permitan innovaciones de forma y de materiales y para acomodarse a los estilos de vida contemporáneos.

El proceso de elaboración de las recomendaciones en el nivel de la barriada debe contemplar los siguientes pasos básicos:

1. Identificar los tipos básicos de calles.

El tipo vendrá determinado por numerosos factores:

- Configuración - recta o curvada, ancha o estrecha.
- Terreno - accidentado o llano, afloramientos de rocas.
- Tamaño típico de las parcelas.
- Tipo o tipos habituales de viviendas.

2. Articular las metas compartidas del barrio para cada tipo de calle.

Entre esos objetivos, sin limitarse a ellos, están los siguientes:

- Refuerzo del carácter presente.
- Introducción de una pauta complementaria de urbanización.
- Completar la transformación del paisaje urbano de la calle.

El refuerzo de las pautas existentes puede ser adecuado para una calle muy atractiva con pocos espacios vacíos. Pueden utilizarse unas tipologías de diseño más contemporáneas, aunque complementarias, donde haya posibilidad de nuevas construcciones pero las tipologías de construcción existentes no satisfagan las normas actuales de habitabilidad. También puede ser apropiada una transformación más agresiva en:

- a) áreas con numerosos solares vacíos;
- b) áreas diseñadas para una Urbanización Orientada al Transporte público;
- c) áreas en las que los edificios estuvieran construidos sin guardar las proporciones de la pauta predominante de las demás viviendas de la cuadra o del barrio (por ejemplo, algunos proyectos de viviendas multifamiliares creaban supercuadras y trastornaban las pautas históricas de escala y densidad).

3. Identificar el tipo o tipos adecuados de viviendas. En la mayoría de los casos, el tipo adecuado de vivienda será similar en volumen básico y materiales a los tipos de viviendas existentes en el barrio. En algunos casos, los tipos de viviendas que se encuentran en otras partes de Roxbury o en otros lugares de la ciudad también pueden ser tipologías adecuadas para la nueva construcción. Con la condición de que se respete la pauta dominante de situación y volumen de las estructuras existentes en el barrio, deben estimularse también nuevas ideas de diseño, sobre todo fuera de los distritos considerados históricos o en zonas de la comunidad que no hayan sido tradicionalmente áreas residenciales.

4. Identificar elementos esenciales del tipo o tipos de viviendas. Las recomendaciones deben ocuparse primordialmente de los elementos clave del diseño, a diferencia de los que pueden modificarse u omitirse sin comprometer el efecto general. Por ejemplo, las recomendaciones deben ser claras con respecto a las preferencias relativas a los tejados inclinados o planos, un número mínimo o máximo de plantas, la inclusión de porches o un conjunto aceptable de materiales.

5. Identificar la configuración o configuraciones adecuadas para el tipo o tipos de viviendas. En la mayoría de los casos, los modelos históricos de urbanización con viviendas no son capaces de asumir suficientes plazas de estacionamiento en la calle. Para satisfacer las demandas del mercado contemporáneo, hace falta una relación entre las estructuras y los solares en las que están situadas que no se corresponde con las pautas históricas. Una ventaja de reunir muchas parcelas y edificar al mismo tiempo en ellas es que da ocasión a combinar los estacionamientos en patios destinados al efecto, permitiendo una mayor continuidad del paisaje urbano.

Lista de recomendaciones de diseño de viviendas

El siguiente resumen comentado puede servir como lista de comprobación de las cuestiones que tener en cuenta al expresar las recomendaciones de diseño de viviendas para la urbanización de las barriadas de Roxbury.

1. Volumen

- Exterior del edificio
 - Altura
 - Fachada
 - Orientación
- Ubicación de la parcela
 - Distancia entre edificio y acera en la fachada
 - Distancia entre edificio y zona lateral
 - Relación con características naturales existentes (cuesta empinada, afloramiento de rocas, árboles grandes).
 - Adaptaciones para luz y aire naturales para los edificios propuestos y existentes.
- Relación con el modelo de los edificios adyacentes

Muchas casas unifamiliares históricas de Roxbury son demasiado grandes para las familias de nuestros días. Con el fin de respetar el modelo histórico de urbanización en una calle flanqueada por casas grandes y antiguas, es deseable diseñar estructuras nuevas que combinen varias viviendas en un edificio que, a primera vista, parezca una casa unifamiliar grande. Este enfoque de las nuevas construcciones y la reutilización adaptativa de los edificios existentes contribuye a una relación de volúmenes más compatible en cuadras en las que predominan estructuras más grandes de la época victoriana.

2. Espacios abiertos

- Espacios abiertos públicos y privados
 - Definición clara de los ámbitos público y privado
 - Entrada - situación y orientación
 - Vistas desde espacios privados a los espacios públicos (para vigilancia y seguridad)

- Espacio privado exterior asignado a cada vivienda
- Cierre (muro, valla, seto - altura)
- Separación visual entre vecinos
- Control del sonido
- Árboles (tipo, ubicación en el lugar)
- Alumbrado (porches, entradas)

Debe definirse con claridad la responsabilidad con respecto a los espacios públicos y semipúblicos. En general, las entradas frontales deben ser visibles desde la vía pública. El espacio libre frontal y el porche frontal deben situarse donde los transeúntes y vecinos puedan ver a los propietarios de la vivienda y hablar con ellos. En los edificios de apartamentos, a menudo, los balcones o terrazas sirven de espacio exterior primario. Los balcones o terrazas deben diseñarse de manera que proporcionen una medida razonable de intimidad, de manera que los ocupantes no se sientan como si estuvieran sentados en un escenario. Cuando sea posible, los porches frontales y las terrazas deben ser suficientemente grandes para acoger a un grupo en conversación.

3. Entradas de automóviles, estacionamiento, servicio

- Número mínimo de espacios de estacionamiento fuera de la vía pública por vivienda
- Vados
- Anchura máxima
- Separación mínima
- Estacionamiento en superficie
- Situación
- Visibilidad desde la calle
- Área máxima
- Preservación de los espacios entre fachada y acera
- Garajes individuales
- Situación en relación con la fachada o fachadas del edificio
- Anchura máxima de la puerta o puertas del garaje
- Estacionamiento estructurado
- Porcentaje máximo de la fachada de la calle dedicado a estacionamiento estructurado
- Estacionamiento estructurado en la acera (¿permitido?)
- Servicio
- Visibilidad desde la calle
- Situación en relación con la fachada o fachadas del edificio
- Seguridad
- Vigilancia
- Alumbrado

Las casas con puertas de garaje dobles que sobresalen hacia la acera, llamadas a veces “casas con morro”, no son adecuadas para barrios urbanos activos y orientados a los peatones. Si un garaje tiene que dar a la calle, sus puertas deben colocarse en un plano posterior al plano de la fachada frontal. Siempre que sea factible, en los barrios residenciales urbanos densos, deben ubicarse gran cantidad de plazas de estacionamiento en estructuras o en subterráneos. Cuando sea posible, deben situarse las grandes áreas de estacionamiento debajo de los edificios de apartamentos o en amplias zonas de superficie. Los accesos de automóviles a los edificios y las áreas de estacionamiento al aire libre pueden favorecer la socialización del mismo modo que los porches frontales. Los

estacionamientos estructurados no deben abrirse nunca hacia la vía pública. Las áreas de estacionamiento deben ser diáfanas y estar bien iluminadas. No obstante, hay que evitar que la luz entre en las residencias adyacentes.

Siempre que se pueda, las estructuras de garaje deben estar separadas de la casa y situadas en el lateral o en la parte posterior de la propiedad.

4. Articulación

- Altura (máxima, mínima)
- Tipo de tejado (plano, a dos aguas, a cuatro aguas, abuhardillado, a la holandesa)
- Configuración (cuadra sencilla, forma irregular)
- Longitud de fachada a la calle (preferida, máxima)

A menos que los edificios existentes sean abrumadoramente elevados o inapropiadamente bajos para la escala de la calle, es aconsejable que las alturas de los nuevos edificios se ajusten a las existentes. La diversidad de tipos de tejados puede contribuir a un paisaje urbano más interesante que cuando todos los tejados son idénticos. También son deseables las variaciones de relieve de los edificios. La longitud de la fachada es una cuestión crítica. Un promotor que posea varias parcelas contiguas puede construir un edificio largo, destruyendo posiblemente el ritmo existente de las fachadas de las casas unifamiliares. El ritmo existente puede mantenerse, incluso con un edificio largo, proyectando elementos de la misma anchura y altura que las casas existentes. Las viviendas (y otros edificios) de los bulevares deben ser relativamente masivas, con fachadas fuertes, retrasadas con respecto a la calle. Deben estar profusamente ajardinadas.

5. Características arquitectónicas

- Porches, entradas con escalinata, balcones o terrazas
- Miradores
- Ventanas de buhardilla

Las características estructurales proporcionan una escala humana e individualidad. La forma y el estilo concretos de las características no son tan importantes como el hecho de que no parezcan superficiales. Si están diseñadas con sensibilidad, las características arquitectónicas de la vivienda de estilo contemporáneo pueden ser tan satisfactorias como las de las viviendas de estilo tradicional.

6. Vanos

- Ventanas (tipo, tamaños, distancia)
- Puertas de entrada

El tamaño de puertas y ventanas y la distancia entre ellas dan fe del uso del edificio. Los vanos del edificio ponen de manifiesto que se trata de viviendas, aunque sea un gran edificio de apartamentos.

7. Materiales, detalles, colores

- Revestimiento adecuado al período o estilo
- Detalles

- Juego de colores
- Durabilidad

Los materiales deben ser de buena calidad y adecuados para minimizar los efectos del tiempo y del uso intenso.

Igual que los estilos y períodos de la arquitectura cambian con el tiempo, los colores de la pintura también cambian. Aunque los colores de la pintura son cuestión de preferencias personales, pueden establecerse ciertas recomendaciones generales. Los colores apagados u ocres en tonos de medios a oscuros son apropiados para las estructuras de la época victoriana y los tonos claros son adecuados para los edificios previctorianos y de estilo clásico.

En resumen, una vez establecidas las recomendaciones de diseño y de construcción con las aportaciones de cada barriada, deben incorporarse a los pliegos de propuestas que se envían a los urbanizadores y constructores. Las asociaciones de vecinos y las corporaciones de urbanización situadas en Roxbury deben participar activamente en la redacción de unas recomendaciones y criterios de diseño razonables y evaluar las propuestas de urbanización para que sean coherentes con aquellas recomendaciones, antes de seleccionar a los constructores. Efectuada la selección del constructor, las personas interesadas de la comunidad tienen la oportunidad de revisar los diseños propuestos a intervalos adecuados, durante el proceso de revisión de la urbanización de la ARB.

El Corredor Crosstown: Una área focal

En el contexto general del Plan Estratégico Director de Roxbury, se ha escogido el Crosstown Corridor para efectuar un estudio más pormenorizado, dado que recoge cuestiones de elevada prioridad y es ilustrativo de oportunidades únicas.

Para los fines del estudio especial de esta área focal, el Crosstown Corridor está definido por los edificios, parcelas adyacentes y paisaje urbano a ambos lados del Melnea Cass Boulevard, desde su intersección con la Massachusetts Avenue hasta su intersección con la Columbus Avenue. También abarca la sección de Tremont Street, desde Melnea Cass hasta New Dudley Street en Roxbury Crossing. El Crosstown Corridor constituye una de las oportunidades de urbanización más significativas dentro de los límites del Plan Estratégico Director de Roxbury. Es una importante entrada a la ciudad a través de la autopista Southeast e incluye numerosas parcelas y edificios con un potencial de urbanización importante. El Melnea Cass Boulevard facilita importantes conexiones de tráfico y de transportes públicos entre la autopista Southeast, la zona industrial de Newmarket y el Boston University Medical Center al este; el distrito de Dudley Square Business en el centro de Roxbury, y la Universidad Northeastern, la parcela urbanizable P-3 de la ARB (al lado de la calle opuesto a la Jefatura de Policía de Boston) y el Área Médica de Longwood al oeste. No obstante, el número de antiestéticas parcelas vacías, el elevado volumen de tráfico y el uso, el diseño y la organización funcional actuales de algunos de los edificios existentes hacen que el Crosstown Corridor sirva de “barrera” entre el sur de Roxbury y el resto del barrio de Roxbury.

Para los residentes en Roxbury, el desarrollo económico, sea en cuanto a puestos de trabajo creados, oportunidades empresariales o actividades de nuevas construcciones, tiene una elevada prioridad. En el área del estudio, las oportunidades más destacadas de estimular el desarrollo económico se sitúan en una franja alargada de parcelas y edificios a lo largo del Melnea Cass Boulevard a la que se denomina colectivamente “Crosstown Corridor”.

En el transcurso del estudio, se celebró una serie de reuniones con el grupo de trabajo para hablar en concreto del Crosstown Corridor. El objetivo consistía en alcanzar un consenso general en torno a los aspectos de la urbanización general del corredor en los que había que hacer hincapié y, más en concreto, cuáles debían ser los usos preferentes que se debían dar a las parcelas de titularidad pública. Las discusiones también se centraron en varios problemas de transporte, como: la configuración final del Melnea Cass Boulevard, con el fin de adaptar un entorno peatonal atractivo y de alta calidad; carriles para bicicletas; estacionamiento en la calle, y un satisfactorio alineamiento para el propuesto servicio del Urban Ring.

Aunque el Plan reconoce que el municipio puede ejercer la mayor proporción de control sobre estas parcelas de titularidad pública, el objetivo último consiste en crear un entorno físico y económico dinámico en el Crosstown Corridor que estimule a los actuales propietarios privados a invertir en la mejora y reordenación de sus propiedades. En consecuencia, el Plan no sólo trata de las expectativas relativas al uso de las propiedades públicas, sino que también articula una visión global del corredor, coherente con las

metas y objetivos fundamentales del Plan Estratégico Director de Roxbury.

Principios del Crosstown Corridor

De las reuniones y seminarios públicos en la comunidad y de los encuentros del grupo de trabajo comunitario, surgieron los siguientes principios y recomendaciones:

- El Crosstown Corridor debe funcionar más bien como una “sutura” que una el bajo con el alto Roxbury.
- El lado este del bulevar entre Massachusetts Avenue y Washington Street debe urbanizarse para usos no residenciales y generadores de puestos de trabajo. Los edificios industriales y comerciales existentes deben reutilizarse adaptativamente y los solares de tamaño adecuado deben diseñarse para desarrollar plenamente sus posibilidades de incrementar el número de puestos de trabajo sostenibles y bien remunerados de Roxbury.
- La porción del Melnea Cass Boulevard al oeste de Washington Street debe urbanizarse con la intención de reunir las barriadas situadas a ambos lados. En este caso, debe considerarse una urbanización de carácter residencial o de usos mixtos, residenciales y comerciales. El Crosstown Corridor debe desarrollarse de manera que se aproveche al máximo su estratégica ubicación geográfica y sus excepcionales accesos de transportes a la ciudad y al área metropolitana.
- La urbanización de las parcelas públicas debe centrarse en usos que generen un conjunto de puestos de trabajo “sostenibles” y de calidad, que ofrezcan un salario adecuado para vivir y oportunidades de progreso, incluyendo los apropiados programas de formación que maximicen las posibilidades de acceso a esos puestos de trabajo de los residentes en Roxbury. Algunas parcelas de éstas también pueden servir para usos mixtos, incluyendo viviendas. Los usos de las plantas bajas deben ser, sobre todo, no residenciales, con comercios minoristas y usos orientados al público que también generen puestos de trabajo y den oportunidades a empresarios y propietarios locales.
- El Melnea Cass Boulevard debe hacerse más atractivo para los peatones, con el fin de contribuir a reducir la percepción (y la realidad física) de la división entre el alto y el bajo Roxbury.
- Los pliegos de propuestas deben aprovechar al máximo los principios de la Urbanización Orientada al Transporte Público, de manera que hagan posible una mayor densidad de urbanización, con una proporción menor de estacionamientos, minimizando, por tanto, el impacto en el tráfico.

Programa de urbanización de parcelas

Aunque el Plan Estratégico Director de Roxbury recoge recomendaciones generales de diseño y opciones preferentes de uso del terreno para las parcelas de titularidad pública, también deben estudiarse las propuestas innovadoras que sean coherentes con el espíritu del Plan. El proponente tiene la responsabilidad de demostrar que su proyecto cumple los objetivos del Plan al presentar un pliego de propuestas sobre el Crosstown Corridor. Los criterios para evaluar las propuestas de urbanización en el Crosstown Corridor deben

contemplar, sin que tengan que ceñirse exclusivamente a ellos, los siguientes aspectos:

- Coherencia con los objetivos generales del Plan Estratégico Director de Roxbury.
- El número de puestos de trabajo generados a corto plazo y sostenibles a largo plazo.
- El porcentaje de trabajos u oportunidades de formación que faciliten la contratación de los residentes en Roxbury en todos los niveles.
- El nivel de destrezas de trabajo requeridas para el empleo.
- El potencial de propiedad local.
- Los requisitos de infraestructura.
- Generación de tráfico y necesidades de estacionamiento.
- Usos activos de las plantas bajas de los edificios.
- “Prácticas óptimas” e impactos ambientales.
- Nivel requerido de subvenciones públicas.
- Fechas de implementación.
- Coherencia con las recomendaciones arquitectónicas y de diseño urbanístico del Plan.

Recomendaciones generales de diseño urbanístico en Crosstown

Melnea Cass Boulevard

El entorno peatonal en el Melnea Cass Boulevard y las calles transversales debe hacerse más atractivo. Aunque siga facilitando las conexiones regionales de Crosstown, su disposición debe acercarse más a las características de un auténtico bulevar. Las siguientes pueden ser unas intervenciones adecuadas de diseño urbanístico:

- Paseos más anchos, estrechamientos de calzada y pasos de peatones en calles clave.
- Árboles a espacios regulares y farolas que delimiten el bulevar.
- Alumbrado (ornamental) e indicadores orientados a los peatones, a baja altura.
- Una mediana con plantas.
- Siempre que sea posible, las entradas a los edificios orientadas al Melnea Cass Boulevard.
- Las entradas de servicio limitadas a las calles laterales y a la parte posterior de las parcelas de nueva urbanización, en vez de vados y accesos directos al bulevar.
- Las alineaciones de los edificios nuevos y renovados deben reforzar la pared a la calle a lo largo del Melnea Cass Boulevard. Por regla general, deben evitarse los estacionamientos en superficie y estructurados que den directamente al bulevar, no obstante, como mínimo, el estacionamiento en superficie ha de estar limitado con un cerramiento atractivo y amplias zonas ajardinadas. Debe exigirse que los estacionamientos estructurados en el bulevar vayan acompañados por usos activos de las plantas bajas. El Melnea Cass Boulevard debe ser multimodal y cualquier reconstrucción debe incluir en su diseño instalaciones para el transporte público y para bicicletas. Los proyectos del Urban Ring y del South Bay Harbor Trail realzarán el carácter y contribuirán a la importancia del Melnea Cass Boulevard. Además del camino para el South Bay Harbor Trail, la sección transversal de la

calzada debe dejar libre un ancho suficiente para la circulación de bicicletas, sin ocupar un carril de circulación. Las vías adyacentes a las calzadas no cumplen los requisitos para la circulación de bicicletas. A menudo, esas vías no pueden utilizarse de noche o en invierno o para ir a las velocidades típicas de los ciclistas adultos en tránsito de cercanías o los que hacen ejercicio en bicicleta.

El Urban Ring

Según las ideas actuales en torno al proyecto del Urban Ring, el Melnea Cass Boulevard se convertirá en un corredor de circulación rápida de autobuses (BRT). La disposición de los carriles BRT se desarrollará en el contexto del proceso de revisión ambiental que se está llevando a cabo. La función del municipio consistirá en asegurar que el diseño de los carriles BRT sea coherente con los objetivos y las recomendaciones de diseño urbanístico en el área focal del Crosstown Corridor para el Melnea Cass Boulevard e integrado con las recomendaciones para la urbanización de parcelas en el corredor. Las recomendaciones de diseño urbanístico para el proyecto del Urban Ring son las siguientes:

- Construir aceras anchas y minimizar la longitud de los pasos de peatones que atraviesen el Melnea Cass Boulevard.
- Especificar elementos de diseño que sean compatibles con la imagen deseada de Melnea Cass como bulevar con árboles.
- Colocar paradas que tengan el aspecto y el carácter de estaciones, semejantes en cuanto al concepto a las del servicio BRT de la Silver Line. Sobre todo, las nuevas estaciones deben presentar un ambiente seguro, visualmente característico y atractivo a los clientes del transporte público que esperen en ellas.
- La ubicación y el tratamiento de las estaciones deben complementar los objetivos de urbanización el Crosstown Corridor. Por ejemplo, en los casos en que las estaciones estén cerca de las nuevas construcciones, debe tenerse en cuenta los conceptos de diseño que integren las estaciones en la planta baja de la nueva construcción.

Hampden Street

En conjunto, Hampden Street y la Blue Hill Avenue constituyen una importante arteria de la ciudad. La calidad visual de Hampden Street debe mejorarse para que esté a la altura del diseño que se propone para la renovada Blue Hill Avenue, el Melnea Cass Boulevard y Massachusetts Avenue.

- Mejorar el carácter visual de Hampden Street. Ensanchar las aceras, introducir un alumbrado a escala de los peatones, colocar plantas.
- Examinar la reurbanización de propiedades industriales vacías o infrautilizadas a ambos lados de Hampden Street para usos mixtos o para convertirlas en viviendas. La urbanización de zonas intermedias entre las áreas residenciales y las industriales debe analizarse con mayor detalle para garantizar la conservación del terreno industrial. Las empresas industriales proporcionan puestos de trabajo de alta calidad a los residentes locales. Deben seguirse las recomendaciones de las empresas Back Streets para equilibrar los terrenos de uso industrial y los de uso residencial.
- Examinar la posibilidad de entradas peatonales a Hampden Street y el uso de escaparates, toldos, gráficos, vallas y alumbrado de edificios para animar la calle

y realizar la transición de la escala de las calles industriales de la zona de Newmarket a las calles residenciales del sur y el oeste. También, siempre que sea posible, evitar los muelles de carga y las áreas de almacenamiento directamente adyacentes a las propiedades residenciales. Si resultara poco práctico, deben ocultarse a la vista mediante zonas ajardinadas y vallas.

South Bay Harbor Trail

La reciente limpieza del puerto de Boston y la creación del Parque Nacional de las Islas del Puerto de Boston ha suscitado un interés renovado por el Puerto de Boston. La South Bay Harbor Trail Coalition, una asociación de Save the Harbor/Save the Bay, residentes y grupos comunitarios, propietarios, constructores inmobiliarios y el municipio de Boston, está trabajando para crear un nuevo corredor peatonal y ciclista que enlace los barrios de Boston con los muelles de la ciudad. El camino conectará el carril de bicicletas del Southwest Corridor en Ruggles con el South Boston Waterfront a través del Melnea Cass Boulevard y el área de Fort Point. Los objetivos del Harbor Trail son crear un camino y corredor de recreo que sirva a usuarios muy diversos, como peatones, *joggers* y ciclistas de todas las edades y destrezas, y ofrecer también un acceso adecuado y seguro a destinos locales dentro de Roxbury. Los beneficios del Harbor Trail para Roxbury y la ciudad, en general, son muchos, incluyendo:

- Un nuevo acceso al Puerto de Boston, el Parque Nacional de las Islas del Puerto y el incipiente South Boston Waterfront para los residentes en Roxbury.
- Acceso mejorado a las instalaciones culturales y recreativas como el Museo de los Niños, el Instituto de Arte Contemporáneo y zonas verdes como el Roth Park y el Ramsey Park.
- Una vía alternativa para las personas que vayan de casa al trabajo en bicicleta, andando, corriendo o patinando, contribuyendo, por tanto, a reducir el volumen de tráfico.

Directrices urbanísticas para enclaves específicos del Crosstown

El proyecto de urbanización del Crosstown Center **[A]** y la parcela opuesta **[B]**, en la esquina sudoeste, constituyen conjuntamente la entrada simbólica a Roxbury (y al distrito de Newmarket). El diseño del Crosstown Center debe tener en cuenta ese importante papel en su volumen y la animación de las fachadas de la Massachusetts Avenue y el Melnea Cass Boulevard. Posteriormente, es probable que la parcela opuesta al Crosstown Center y adyacente a la Best Western Roundhouse, un antiguo depósito de gas transformado (era uno de los muchos tanques de este tipo del siglo XIX, cuando se utilizaba el gas para el alumbrado), pueda dejar de utilizarse como hasta ahora, uniéndose ambas parcelas en una sola más grande. El diseño de cualquier estructura que se eleve en este lugar debe contemplar su entrada principal abierta al Melnea Cass Boulevard o a la Massachusetts Avenue, si no a ambas. En la medida de lo posible, el edificio debe presentar cierta transparencia hacia esa esquina también. Mientras tanto, la parcela que queda en la esquina da ocasión para construir una estructura simbólica, una zona ajardinada o ambas cosas que constituya un elemento único y artístico que anuncie la entrada en Roxbury.

Hay que tener en cuenta las potenciales oportunidades económicas de urbanización a largo plazo que encierran ciertos lugares, como el estacionamiento para la nueva Orchard Park School [D], cuando se combinen con parcelas adyacentes.

Hay que incentivar la renovación y reconfiguración de la distribución que presentan los actuales edificios adyacentes al Melnea Cass Boulevard, como Harrison Supply [E], ara que aprovechen la reducción de escala, más agradable para los peatones, del Melnea Cass Boulevard, con la posibilidad de estacionamiento al lado de la acera. La ubicación de un salón de exposición y venta, visualmente transparente, en el Melnea Cass Boulevard, por ejemplo, sería un modo de mejorar la visibilidad de ese negocio para conductores y peatones. El rediseño del Harrison Supply Building debe incluir también la mejora de las actuales fachadas de la Harrison Avenue. La Harrison Avenue es una importante vía de enlace con el distrito de negocios de Dudley Square.

Las estructuras de estacionamiento que dan a calles con elevado volumen de peatones, como el Melnea Cass Boulevard, la Harrison Avenue, etc., deben destinar a usos comerciales la planta baja.

Parcelas de la Boston Water & Sewer Commission (BWSC)

Varias parcelas de la BWSC [F] se están utilizando en la actualidad como estacionamientos de superficie. A la larga, estas parcelas deberán urbanizarse para tener un uso económico más activo, como un complejo de oficinas o un campus de investigación y desarrollo. El estacionamiento de superficie podría consolidarse en una estructura, preferiblemente interior, en las calles Reed y Thorndike, con el fin de dar unos usos más activos y orientados a los peatones a la fachada que se abre a la Harrison Avenue. Alternativamente, si la comunidad lo desea, podrían acomodarse más viviendas en estas cuadras, en forma de casas separadas o adosadas, de tres a cuatro alturas, con un estacionamiento común en la parte posterior. Las plantas bajas que den a la Harrison Avenue podrían dedicarse a actividades comerciales, semejantes a las de Tremont Street en el South End. El garaje de la BSWC podría situarse al otro lado de la calle, con la planta baja que da a Harrison Avenue dedicada a usos comerciales.

Las parcelas de la Washington Street Gateway

La intersección del Melnea Cass Boulevard y la Washington Street es un importante enlace simbólico entre el distrito de negocios de Dudley Square, el bajo Roxbury y el South End. Es también un intercambiador importante entre la Silver Line y el servicio urbano BRT del Urban Ring. En consecuencia, los edificios (o espacios abiertos) urbanizados de cada esquina [G] deben responder arquitectónicamente mediante la escala, la forma, las zonas ajardinadas y las oportunidades de iluminación de los edificios, de acuerdo con las recomendaciones establecidas en el Distrito Histórico de Eustis Street. En su escala, diseño y uso de la planta baja, estas construcciones deben reflejar los principios de la Urbanización Orientada al Transporte Público.

- La instalación de estacionamiento del autobús escolar de la esquina nordeste de Washington Street con el Melnea Cass Boulevard se presta a una reutilización adaptativa para alta tecnología o manufacturas y montajes ligeros. La estructura actual podría ampliarse con un anexo que restableciera las “paredes de la calle”, tanto en Washington Street como en el Melnea Cass Boulevard. Dada la

- importancia de esta esquina, su arquitectura debe ser visualmente dinámica y transparente.
- La parcela 10, en la esquina sudoeste, combinada con el Tropical Foods Building, ofrece una oportunidad excelente para construir un edificio emblemático que anuncie a bombo y platillos la vuelta a la vitalidad de Dudley Square.
 - Como otras parcelas para nueva urbanización en el Melnea Cass Boulevard, los edificios deben reforzar la pared que da a la calle, minimizando los retranqueos y prohibiendo o limitando en medida importante los estacionamientos en superficie. Debe considerarse la incorporación física de las estaciones del Urban Ring y de la Silver Line al diseño de las nuevas estructuras propuestas para estos lugares.
 - A causa de la importancia de la parcela 10, se promueve la construcción de un edificio o edificios de varias plantas (no menos de 3). El tratamiento de la fachada que da a la Washington Street es igualmente importante y el diseño de las fachadas al Melnea Cass Boulevard y a la Washington Street deben articularse de manera que estimulen la actividad peatonal. Se prefieren múltiples entradas peatonales por ambas calles. Los usos de la parcela 10 pueden ir desde el comercio al por menor y oficinas hasta usos mixtos, con viviendas sobre las zonas comerciales.
 - En la Shawmut Avenue, hay que cuidar la escala, el volumen y el espacio para el acceso de vehículos y servicios, para que sean compatibles con la escala y el carácter más residencial de la Shawmut Avenue en este lugar.
 - La parcela 9, en la esquina noroeste, se presta a usos similares a los de la parcela 10. No obstante, dada su proximidad directa a Jim Rice Field, quizá fueran preferibles las viviendas multifamiliares o incluso un uso institucional. No obstante, el uso mixto también es una opción. En cualquier escenario, la altura y la presencia en Melnea Cass Boulevard son deseables. Otras estructuras muy próximas tienen seis alturas o más. La esquina de la parcela 9 que da al Melnea Cass Boulevard y a la Washington Street debe tener un uso destacado en la planta baja, como galería de arte, cafetería o comercio.

Parcelas de los extremos

En la sección del Melnea Cass Boulevard entre la Shawmut Avenue y la Columbus Avenue [H], las oportunidades de urbanización son más limitadas. Sin embargo, pueden implementarse importantes mejoras visuales, con tratamiento de jardines, alumbrado y articulación del carril de bicicletas. El ajardinamiento y el estacionamiento al borde de la acera pueden hacer más agradable la travesía de esta zona a los peatones. La futura urbanización del resto de las parcelas de Madison Park Village debe orientarse en relación con el Melnea Cass Boulevard, de carácter más peatonal y agradable, en el que las personas puedan pasear con facilidad entre Dudley Square, la parcela 18 e incluso la parcela 3. En consecuencia, hay que tener en cuenta el diseño de edificios a cuyas entradas y retranqueos se acceda desde estacionamientos al lado de paseos y aceras del Melnea Cass Boulevard.

Intersección del Melnea Cass Boulevard, Tremont Street y Columbus Avenue

La intersección del Melnea Cass Boulevard, Tremont Street y Columbus Avenue [I] es un lugar destacado de Roxbury. La urbanización de las restantes parcelas de esta zona

debe aprovechar al máximo las estrategias de la Urbanización Orientada al Transporte Público. La geometría de la intersección del Melnea Cass Boulevard y Tremont Street debe reconsiderarse con el fin de estimular una mayor actividad peatonal. Hay que considerar muy en serio la reducción del nivel de Tremont Street hasta New Dudley Street y de Columbus Avenue en adelante. La parcela [J] de la esquina sudeste de la intersección debe tener muchas plantas para asegurar esta importante esquina. Cualquier estructura que se proponga para este lugar debe incluir una transición de diseño en la que el edificio establecería la conexión con la menor escala del Madison Park Village. Un edificio en este lugar podría servir también como transición de escala desde los edificios más altos de la Universidad Northeastern de la parcela 18 al oeste y a las casas de Madison Park, al este.

Parcela 18

Se anima a la Universidad Northeastern a que continúe su urbanización por fases de este lugar [K]. Es un modelo excelente de Urbanización Orientada al Transporte Público y, como tal, se recomiendan propuestas de urbanización de alta densidad con estacionamientos limitados para los lugares restantes. A las plantas bajas deben dárseles usos peatonales agradables y vivos.

Parcela P-3

La Parcela P-3 [L] es una parcela urbanizable muy grande y con muchas posibilidades. Es una de las mayores parcelas del Crosstown Corridor, con cerca de siete acres de terreno y un edificio construido que albergara el antiguo Centro de Salud de Whittier Street. Si se urbanizara totalmente, podría llegar a constituir un enlace muy importante y activo entre las pistas deportivas de Reggie Lewis, la Ruggles Station, la Parcela 18, y otras zonas de urbanización más reciente en Lower Roxbury, a lo largo de Tremont Street. Debido a su gran tamaño e importancia, y al gran interés por la futura urbanización de este solar, se estudia a continuación de forma pormenorizada.

La Parcela P-3, de aproximadamente siete acres, es la parcela urbanizable continua más extensa del Crosstown Corridor y una de las oportunidades de urbanización más grandes del área de estudio. Su cercanía a la estación de Ruggles Street, de la ATBM, con parada de los autobuses de circulación rápida y del ferrocarril de cercanías, la convierte en el sitio ideal para aplicar los principios de la Urbanización Orientada al Transporte Público. Hay ya un considerable interés por urbanizar la Parcela P-3, y ésta será una de las primeras oportunidades para preparar un Pliego de Calificación y de Propuestas basado en las metas y objetivos del Plan Estratégico Director de Roxbury. Aunque no haya consenso sobre los usos específicos que deberían darse a la Parcela P-3, en general se está de acuerdo en que tendría que ser una mezcla de usos: residencial (en parte, con precios asequibles), comercial y mercantil al servicio de la comunidad de Roxbury y otras, y algunos usos de servicios burocráticos generadores de empleo. A través del proceso de RFP se prevé que también puedan surgir ideas creativas acerca de posibles usos culturales y de ocio. Debido a la proximidad de esta parcela a la Ruggles Station, a su gran tamaño, a la densidad del proyecto de viviendas en la vecina Whittier Street, al edificio que alberga la Jefatura de Policía, al Renaissance Park Office Building, al garaje de la Parcela 18 y a las *high schools* Madison Park y John D. O'Bryant, este solar podría y de hecho

debería dar cabida a una urbanización de alta densidad. Hay que tener en cuenta que el estacionamiento fuera de la calle quedará reducido al mínimo.

Parcela P-3 Directrices para el Diseño Urbanístico

- Los edificios propuestos para el solar deberían ir encaminados a reforzar el “muro de la calle” de Tremont Street. DESARROLLAR LO QUE SE ENTIENDE POR MURO DE LA CALLE– NO DEBERÍA HABER ESPACIOS SIN ACTIVIDAD, POR EJEMPLO.
- Las plantas bajas de los edificios a lo largo de Tremont Street deberían ser alegres y agradables para los peatones, y tener entradas públicas frecuentes.
- Siempre que sea posible, las superficies comerciales, pequeños comercios y locales culturales a pie de calle deberían ser visualmente transparentes para realzar la calidad de la experiencia de los peatones y poner más “ojos en la calle”.
- Allí donde convenga, los volúmenes y el retranqueo de los edificios propuestos deberían permitir el uso estacional de las aceras para comer, siguiendo ese modelo que tanto éxito ha tenido en Tremont Street y Columbus Avenue en el South End y partes del bajo Roxbury.
- La relación axial entre el arco de entrada a la Jefatura de Policía y la parcela P-3 debe tenerse en cuenta en relación con el concepto de volúmenes de edificación. Además, debe estudiarse la posibilidad de un enlace directo entre la parcela P-3 y los campos de juego del Madison Park.
- El lado de la Parcela P-3 que da a Ruggles Street linda directamente con el Proyecto de viviendas de Whittier Street. El diseño urbanístico de la Parcela P-3 debería tener muy en cuenta la forma y la concentración de estos edificios. Habría que procurar diseñar este lado de manera entre ambos proyectos haya armonía física y funcional. Por ejemplo, a algunos de los edificios de Whittier Street se accede directamente desde Whittier Street. No sería, por tanto, apropiado que hubiese calzadas de servicio, zonas de carga y descarga o estructuras para estacionamiento de vehículos en el lado de la Parcela P-3 que da a Whittier Street. Deberían hacerse todos los esfuerzos posibles para realzar el ambiente peatonal de Whittier Street y su conexión con el edificio que queda en pie en la parcela y que en el pasado albergó el Centro de Salud de Whittier Street, siempre y cuando el edificio se conserve en futuros escenarios urbanísticos.

P-3 Escenarios urbanísticos potenciales

Los tres escenarios urbanísticos alternativos que se ilustran a continuación pretenden sugerir posibles ideas de diseño y organización urbanísticos que reflejen las metas de la comunidad con respecto a la Parcela P-3. No pretenden ser de obligado cumplimiento y se espera que las futuras promotoras de la Parcela P-3 propongan ideas únicas y específicas.

1. La Opción “Pueblo urbano”

Esta opción es la más agresiva en términos de espacio residencial. Su diseño contempla varios tipos de edificaciones residenciales, incluidas una estructura muy elevada, una estructura de mediana altura, viviendas unifamiliares y un edificio de apartamentos con

zonas ajardinadas. En la esquina de Whittier y Tremont habría una estructura de usos múltiples con superficies comerciales y pequeños comercios en la planta baja y espacio para oficinas en los pisos superiores. El espacio comercial podría albergar un mercado especializado en alimentos. La altura de estos edificios no debería ser superior a la de la Jefatura de Policía o a la del bloque más alto del actual Proyecto de viviendas de Whittier Street. En el marco de esta opción, en dirección sur por la calle Tremont, se ven viviendas de media altura con estacionamiento subterráneo. Aunque este diseño también contempla un estacionamiento adicional a nivel del suelo, se espera que el número de estacionamientos se limite al máximo para que se utilice el ferrocarril de cercanías y los servicios de autobuses de circulación rápida de la próxima Ruggles Station. En este escenario también se contempla un corredor abierto, en el mismo eje que la plaza de entrada a la Jefatura de Policía. Esto permitiría establecer un vínculo visual con el Southwest Corridor Park. Desde Tremont Street, este corredor abierto conduce a un “pueblo verde” interno bordeado de viviendas unifamiliares y de un edificio de apartamentos muy elevado. El estacionamiento para las viviendas de poca altura podría estar en terrenos adyacentes o incluido en el diseño de las mismas. En cuanto al estacionamiento para las viviendas del edificio elevado en este escenario, está previsto que sea subterráneo. En este diseño se ve un edificio de apartamentos con jardines en Whittier Street, enfrente del actual proyecto de viviendas. Este edificio conecta la nueva urbanización propuesta en la esquina de las calles Tremont y Whittier con las actividades que se llevan a cabo hoy en el antiguo y renovado edificio del Centro de Salud de Whittier Street.

2. La Opción “Parque de oficinas”

Este escenario contempla edificios de oficinas de nueva construcción con superficies y pequeños locales comerciales en la planta baja a lo largo de Tremont Street. Imagina un mercado potencial en P-3 para la venta de espacios traseros para oficinas o de espacios para investigación y desarrollo ligados a las universidades más próximas. Los edificios que se ven en este diseño están contruidos de manera que algunas de sus entradas principales den a Tremont Street, lo cual, combinado con pequeños comercios y otros usos comerciales a nivel del suelo creará un ambiente peatonal muy alegre. Sería de desear que estos edificios de nueva construcción en Tremont fuesen similares en altura a la Jefatura de Policía. En la esquina de las calles Tremont y Whittier se puede ver una estructura en forma de “pórtico” cuya altura es ligeramente superior y más cercana a la de los bloques residenciales del actual proyecto de viviendas. Como en el escenario anterior, un corredor abierto, en línea con la Jefatura de Policía, conduce a un patio interior alrededor del cual hay dos edificios de oficinas más y un garaje. La estructura que hace las veces de estacionamiento está en la parte trasera, enfrente de las entradas de servicio y las zonas de carga y descarga de las dos *high schools*. Éste sería el estacionamiento central para todos los edificios nuevos, además de proporcionar espacios para el antiguo centro de salud. También hay zonas de estacionamiento limitado para los espacios comerciales en una nueva calle interna, además del nuevo estacionamiento en cordón propuesto a lo largo de Tremont Street. La construcción de una estructura tan significativa en Whittier Street con entradas frente a las del nuevo proyecto de viviendas contribuye a infundir energía al ambiente peatonal de Whittier Street y a realzar el acceso al antiguo centro de salud reformado.

3. La Opción de “Uso mixto”

Si bien la opción del pueblo urbano incluye un componente de uso mixto, el escenario de uso mixto que aquí se ilustra consigue un mayor equilibrio entre usos residenciales y no residenciales. En este diseño hay dos edificios importantes en línea a lo largo de Tremont Street. Cada uno dedica toda la extensión de la planta baja a usos comerciales y de orientación cultural, como son galerías u otro tipo de instalaciones para organizaciones culturales o fundaciones. Como puede verse, la estructura propuesta para la esquina de las calles Whittier y Tremont contempla un mercado especializado de alimentos (con una superficie algo inferior a la de un supermercado estándar) Ambos edificios tendrían entradas principales desde Tremont. Las alturas que se ven son similares a la de la Jefatura de Policía y las *high schools*. Los edificios crean un “muro de calle” urbano perceptible a lo largo de Tremont, pero la idea es que estas estructuras tan grandes (en todos los escenarios) se dispongan de tal manera que creen interés visual, en particular desde la perspectiva del peatón. Asimismo, se incluye una plaza en forma de espacio entre los dos edificios de Tremont Street, aproximadamente en el mismo punto en que se encuentra la plaza de entrada a la Jefatura de Policía. Debido a la presencia de un arco figurativo de dos niveles en donde se concentra el edificio de la Jefatura de Policía, la propuesta de esta importante ruptura entre los nuevos edificios permite establecer una conexión visual con el Southwest Corridor Park. El estacionamiento para el mercado de alimentos y los locales comerciales, culturales y de otra índole en la planta baja estaría fuera, en una nueva calle interna paralela a Tremont. También habría espacios limitados para las oficinas debajo de uno de ambos edificios nuevos. La porción de la parcela al este de la nueva calle interna, tal y como se contempla en esta opción, está exclusivamente dedicada a viviendas. En Whittier Street, en el lugar donde se erigía el antiguo centro de salud, se alza un edificio de apartamentos de mediana altura. Se diría que es la misma que la de los bloques más altos que hay en el Proyecto actual de Viviendas de Whittier Street. En lo que queda de espacio, frente a una calle interna dividida por una franja central con plantas, se ven viviendas unifamiliares y dúplex. Hay parking en la calle, pero también podría incorporarse el parking en el diseño de las viviendas. En resumen, cada opción contempla un número reducido de espacios para aparcar, una amplia arquitectura paisajista, sobre todo para ocultar la fealdad de las afueras, un máximo de entradas principales que den a las calles de Tremont y Whittier, y unos usos del terreno muy diversos. Se busca que las alturas de los edificios y su concentración sean compatibles con el proyecto de viviendas de la adyacente Whittier Street, y los edificios deberían articularse de manera que creasen interés visual y animación desde la perspectiva del peatón- En la medida de lo posible, las propuestas persiguen dar a las plantas bajas de los edificios no destinados a residencia unos usos que sean alegres y amigables para los peatones. La principal preocupación de los residentes de la zona será el tráfico y el impacto de los estacionamientos; incumbirá a los promotores seleccionados aclarar cómo se van a abordar estas cuestiones aprovechando al máximo los principios de la Urbanización Orientada al Transporte Público.